



DET KONGELEGE
SAMFERDSSELSDEPARTEMENT

St.meld. nr. 6

(2004–2005)

Om verksemda til NSB AS
for perioden 2004–2006

Innhald

1	Innleiing og samandrag	5	4	Styret sine mål og strategiar for komande periode	23
1.1	Innleiing	5	4.1	Overordna mål for komande periode.....	23
1.2	Samandrag	6	4.2	Nærmare om NSB sine ulike verksemdar – planar og strategiar	23
2	Marknadssituasjonen	9	4.2.1	NSB si persontransportverksemd	23
2.1	Marknadstrender innan person- og godstransporten.....	9	4.2.2	NSB si godstransportverksemd.....	24
2.1.1	Persontransport	9	4.2.3	NSB si eigedomsverksemd	25
2.1.2	Godstransport	10	4.2.4	Anna verksemd.....	25
2.1.3	Konkurranseutviklinga i jernbanesektoren	11	4.2.5	Venta økonomisk utvikling i lys av konsernet sine strategiar	25
2.2	Andre rammevilkår	12	4.3	Samferdselsdepartementet sine vurderingar	26
2.2.1	Utvikling av jernbana sin infrastruktur	12	4.3.1	Formålet med statleg eigarskap til NSB-konsernet	26
2.2.2	Sportilgangsavtalen	13	4.3.2	Strategi	26
2.2.3	Statlege kjøp av persontransporttenester med tog	13	4.3.3	Marknader og verkeområde	27
2.2.4	Avgifter	13	4.3.4	CargoNet AS.....	27
2.2.5	Særskilde rammevilkår for NSB	14	4.3.5	Nettbuss AS	28
3	Konsernet si utvikling og resultat i perioden 2000–2003	16	5	Avkastingskrav og utbytte	30
3.1	Organisatoriske endringar	16	5.1	Generelt.....	30
3.2	Økonomisk utvikling.....	17	5.2	Avkastingskrav	30
3.2.1	Den økonomiske utviklinga i NSB-konsernet i 2000–2003	17	5.2.1	Fastsetjing av avkastingskravet	30
3.2.2	Vurdering av verdiutviklinga i NSB....	19	5.2.2	Oppnådd eigenkapitalavkastning i perioden 2000–2003	31
3.3	Utvikling i punktleg togtrafikk.....	19	5.2.3	Venta avkastning i komande planperiode	31
3.4	Utviklinga i regulariteten	20	5.3	Utbytte	32
3.5	Utvikling i omdøme og talet på tilfredse kundar.....	21			
3.6	Trafikktryggleik.....	21	Vedlegg		
3.7	Samferdselsdepartementet sine vurderingar	21	1	NSBs virksomhetsplan 2004–2008 (§ 10-plan, styrevedtatt 16. april 2004)	33

St.meld. nr. 6

(2004–2005)

Om verksemda til NSB AS for perioden 2004–2006

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 29. oktober 2004,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Bondevik II)*

1 Innleiing og samandrag

1.1 Innleiing

I samsvar med det etablerte styringsopplegget for NSB AS (NSB) legg Samferdselsdepartementet med dette fram ei stortingsmelding om verksemda i konsernet.

Formålet med stortingsmeldinga er å gi Stortinget ei orientering om utviklinga i føregåande planperiode og om NSB sine hovudutfordringar, strategiar og planar for dei komande åra, som grunnlag for å utforme politikken for eigarstyring av selskapet.

Styret i NSB legg i samsvar med § 10 i vedtektene for selskapet årleg fram for samferdselsministeren ein plan for verksemda. Plandokumentet skal omfatte følgjande forhold:

- Konsernet si hovudverksemd dei komande åra, medrekna større omorganiseringar, vidareutvikling og avvikling av noverande verksemdar og utvikling av nye. Det same gjeld for større endringar av tenestetilbodet.
- Den økonomiske utviklinga i konsernet.
- Vesentlege investeringar med finansieringsplanar for desse.

Saker som gjeld sal av vitale eigedelar og materiell for togdrifta på det nasjonale jernbanenettet

skal leggjast fram for samferdselsministeren før styret tek endeleg avgjerd i saka.

I høve til § 3 i vedtektene skal NSB drive jernbanetransport, anna transportverksemd, samt verksemd som naturleg heng saman med dette. Verksemda kan drivast av selskapet sjølv, av heileigde dotterselskap eller gjennom andre selskap NSB har eigardelar i eller samarbeider med.

Samferdselsdepartementet tek utgangspunkt i NSB sitt plandokument for 2004–2008 (§ 10-planen 2004) som følgjer som trykt vedlegg til denne meldinga (vedlegg 1). Meldinga er konsentrert om åra 2004–2006.

Som eit ledd i eigaroppfølginga gjennomførte DnB Markets hausten 2000, på oppdrag frå Samferdselsdepartementet, ei verdivurdering av NSB-konsernet basert på NSB sine planar for verksemda. I samband med denne stortingsmeldinga har DnB Markets gjort ei oppdatering av verdivurderinga ut frå kva som faktisk har skjedd i inneverande periode. Resultatet frå dette arbeidet er nærmare omtalt i kapittel 3.

Då dette er ei melding om trafikkselskapet NSB AS si verksemd, vil den ikkje behandle spørsmål som gjeld utviklinga av jernbaneinfrastrukturen, omfanget og vilkåra for statleg kjøp av persontransporttenester eller spørsmål om regulering. Etter omorganiseringa av forvaltnings-

verksemda NSB i 1996 er forhold som gjeld jernbaneinfrastrukturen underlagd Jernbaneverket sitt forvaltningsansvar. Ansvaret for omfanget av og vilkåra for statleg kjøp av persontransporttenester er underlagd Samferdselsdepartementet som kjøper av persontransporttenester, medan ansvaret for regulering innan jernbanesektoren er underlagd Samferdselsdepartementet som regulerør. Når det gjeld planane for utviklinga av jernbaneinfrastrukturen, omfanget av og vilkåra for staten sine kjøp av persontransporttenester og utviklingstrekk som gjeld regulering, blir det vist til St.meld. nr. 24 / Innst. S. nr. 240 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, St.meld. nr. 26 / Innst. S. nr. 228 (2001–2002) Bedre kollektivtransport og dei årlege statsbudsjetta. Fordi infrastrukturen, omfanget av og vilkåra for staten sitt kjøp av persontransporttenester og forhold som gjeld regulering er viktige for NSB sine rammevilkår, vil det likevel bli gjort greie for status og vidare arbeid med forhold som er særleg viktige for NSB som jernbaneselskap.

Staten sitt ansvar gjennom eigarstyringa av selskapet gjeld særleg å fastleggje hovudområdet for verksemda, sørgje for forsvarleg eigenkapitalfinansiering og å fastsetje avkastingskrav og utbyttepolitikk. Premissane for eigarstyringa ligg fast. Styret har eit sjølvstendig ansvar for organiseringa av NSB si verksemd og for vurderingar av tiltak som er naudsynte for å sikre konkurranseevna og økonomien til selskapet.

Ved behandlinga av St.meld. nr. 19 / Innst. S. nr. 138 (1998–1999) Om NSB BAs virksomhet, blei prinsippa for avkastings- og utbyttepolitikken overfor NSB-konsernet nærmare fastlagd. Vurderinga av avkastingskravet for komande periode tek utgangspunkt i desse prinsippa, men er korrigerte for den seinare utskiljinga av Flytoget. Samferdselsdepartementet sitt forslag til avkastingskrav og utbyttepolitikk er nærmare omtalt i kapittel 5.

I eigarstyringa av NSB er Samferdselsdepartementet oppteken av at selskapet skal:

- sikre eit publikumsvennleg og trafikksikkert togtilbod,
- gi staten størst mogeleg verdiskaping over tid,
- utnytte dei synergiane som ligg i det å vere eit breidt samansett konsern,
- oppfylle krav i samband med reguleringar som er fastsette i forhold til trafikktryggleik og forretningsmessige kontraktar m.v. på ein kostnadseffektiv måte, medrekna kontrakten med staten om kjøp av persontransporttenester,

- vere ein attraktiv arbeidsplass med dyktige og serviceinnstilte tilsette.

1.2 Samandrag

Kapittel 2 Marknadssituasjonen

NSB sitt persontogtilbod møter ein stadig aukande konkurranse frå andre transportmiddel. Dette har gitt ein nedgang i talet på reisande og tap av marknadsdelar for NSB dei seinare åra. Frå 2000 til og med 2003 gjekk det totale talet på reisande ned med om lag 12 prosent. Mot slutten av 2003 hadde NSB likevel ein auke i talet på reisande. Denne positive utviklinga har halde fram i 2004. Talet på reisande med InterCity-toga har auka med 9 prosent til og med september i 2004 samanlikna med same periode i 2003. Langdistanse-toga viste ein auke på 7 prosent og lokaltoga (utanom Osloområdet) ein auke på 6 prosent for same periode. Når det gjeld lokaltoga i Osloområdet viser NSB sine teljingar at talet på reisande våren 2004 er uendra samanlikna med våren 2003. Dette representerer eit positivt vendepunkt i persontrafikkutviklinga med tog.

Godstransporten på jernbane har også hatt ein nedgang i transportarbeidet i dei seinare åra. CargoNet der NSB eig 55 prosent av aksjane, har hatt ein samla reduksjon i transportarbeidet i perioden 2000 til 2003 med 10 prosent. CargoNet har satsa på frakt av gods med containerar. Innhaldet i desse er ofte konsum- og ferdigvarer, og er lettare enn tradisjonelle industrivarer. Dette forklarar mykje av nedgangen i marknadsdelar målt i tonn-kilometer utført med jernbane. Målt i tal på containerar har CargoNet hatt ein stor auke i transportarbeidet dei seinare åra. I løpet av dei siste 10 åra har CargoNet si frakt av containerar auka frå om lag 90 000 til om lag 300 000. I følgje CargoNet har selskapet aldri transportert fleire containerar enn no. Talet på frakta containerar har auka med 20 prosent i fyrste kvartal 2004 samanlikna med fyrste kvartal 2003.

I tillegg til ein stadig tiltakande konkurranse frå andre transportmiddel stiller auka konkurranse innan jernbanesektoren både på gods- og persontransportsida NSB overfor store utfordringar i åra som kjem. For å oppretthalde og styrkje jernbana si konkurransekraft i forhold til andre transportmiddel er det viktig med tilstrekkeleg prioritering av vedlikehaldet av og kapasitetsfremjande investeringar i infrastrukturen. Styret i NSB understrekar at tempoet i utbygginga av jernbane-

infrastrukturen er alt for lågt i forhold til behovet og meiner denne må aukast mykje i område der jernbana kan medverke mest til å auke kollektivtransporten. For å vidareutvikle godstransporten på jernbana meiner styret at det også er naudsynt med tiltak som gir auka kapasitet og meir framkomeleg infrastruktur for å betre regulariteten og meir punktleg togtrafikk. Tilpassingar av togproduksjonen innanfor ordninga med statleg kjøp av persontransporttenester til dei områda der jernbana særleg har sine fortinn i forhold til konkurrerande transportmiddel, vil gi positive resultat for NSB i form av eit betre og meir marknadstilpassa togtilbod.

Kapittel 3 Utvikling og resultat i konsernet i perioden 2000–2003

For mellom anna å tilpasse verksemda til ein stadig meir konkurranseutsett marknad har konsernet i føregående periode hatt eit sterkare fokus på kjerneverksemda som er persontransport og godstransport med jernbane, samt busstransport. I perioden 2000–2003 har NSB skilt ut og konkurranseutsett fleire støtte- og servicefunksjonar. Omstillingane gir betre utnytting av investeringane og stordriftsfordelane, slik at faste kostnader blir meir variable. For å auke konkurransekrafta til persontrafikken med tog starta NSB våren 2003 opp eit omfattande marknadsretta omstillingsprogram. Ei overordna målsetjing med dette programmet er at det skal bli mykje enklare å vere kunde i NSB. Det er også gjennomført ei svært omfattande fornying av persontogmateriellet. NSB har gjort større omleggingar av godstransporttilbodet gjennom overgangen til kombinerte transportar. I 2002 etablerte Nettbuss seg i Sverige ved kjøp av aksjane i Nettbuss Sverige (tidlegare Rimbo) som driv bussverksemd sør og vest i Sverige. Nettbuss er den tredje største bussaktøren i Norden etter Swebus og Connex.

Lønnsemda i konsernet i perioden 2000–2003 har vore dårlegare enn forutsett på grunn av negativ inntektsutvikling i persontog- og godstogverksemda. NSB si omfattande omstilling i føregående periode har hjelpt til å redusere kostnadene og effektivisere drifta. Utan dette arbeidet ville NSB i dag hatt i ein vesentleg dårlegare økonomi. Samferdselsdepartementet reknar med at NSB i perioden 2004–2006 held fram med arbeidet med å redusere kostnadene og effektivisere drifta.

Når det gjeld kor punktlege toga er, har det samla blitt betre i føregående periode. Fyrste halvår av 2004 hadde NSB svært punktlege tog.

Dette har gitt seg direkte utslag i form av meir fornøgde kundar. Trafikktryggleiken i NSB-konsernet har også utvikla seg positivt i føregående periode.

Kapittel 4 Styret sine mål og strategiar for komande periode

Styret sine mål og strategiar for dei komande åra byggjer vidare på det strategiske fundamentet som blei trekt opp i samanheng med føregående stortingsmelding om NSB si verksemd. Styret vil auke konsentrasjonen om kjerneverksemda og legg opp til framleis å selgje driftsuavhengige eigedomar. Styret sitt utgangspunkt er at toget utgjør grunnstammen i kollektivtilbodet til NSB. Styret legg vidare opp til at bussen skal supplere og utfylle toget og ta del i ein liberalisert ekspressbussmarknad. Tog og buss skal utviklast i nye transportmarknader og i eit samspel når dette gir eit betre tilbod til kundane og rammevilkåra elles ligg til rette for slike løysingar. Styret definerer Norden som NSB sin heimemarknad for persontrafikken med tog og buss. Dette vil gi NSB fleire bein å stå på etter kvart som den norske marknaden for persontransport blir opna for meir konkurranse. For godstransporten legg styret opp til å vidareutvikle verksemda gjennom alliansar og internasjonal satsing på kombinerte transportar. Dei store multinasjonale transportkonserna opererer i dei fleste marknadene innanfor kollektivtransport (tog, buss, trikk, T-bane og ferje), også i Noreg. Difor støttar Samferdselsdepartementet strategien til styret i NSB om at kjerneverksemda til konsernet framleis skal utgjere persontransport og godstransport med jernbane supplert med busstransport. Samferdselsdepartementet støttar styret si vurdering av behovet for å konsolidere posisjonen Nettbuss i dag har i den norske bussmarknaden. Nettbuss arbeider for tida med sal av eigedelane sine i Norgesbuss AS. Dette vil medverke til at selskapet ikkje blir ein for dominerande aktør.

På godssida reknar Samferdselsdepartementet med at konkurranse situasjonen for CargoNet vil skjerpast ytterlegare som følgje av at tilgangen til den norske jernbanemarknaden no er opna både for nasjonal og internasjonal godstransport. Denne opninga for konkurranse innan godstrafikken tilseier at det kan vere aktuelt å revurdere føresetnaden om at NSB skal eige minimum 51 prosent av eigedelane i CargoNet. Denne føresetnaden blei lagt til grunn ved behandlinga av føregående stortingsmelding om NSB si verksemd.

Etter kvart som konkurransen i godstrafikken på det norske jernbanenettet utviklar seg, bør denne grensa i eigarskapet til CargoNet vurderast oppheva slik at styret i samråd med Samferdselsdepartementet kan få fridom til å redusere eigardelen dersom det blir vurdert som mest fordelaktig for å sikre lønnsam drift og utvikle verdiane i CargoNet.

Resultatutviklinga i NSB i føregåande periode viser at konsernet framleis har eit behov for å redusere kostnadene og auke inntektene særleg i jernbanetrafikkverksemda. Etter Samferdselsdepartementet si vurdering er det difor viktig at styret har sterkt fokus på denne delen av verksemda. Det er viktig at støttefunksjonane framleis blir effektiviserte gjennom for eksempel konkurranseutsetjing og outsourcing, og at eigedomsverksemda blir utvikla med sikte på sal av driftsuavhengige eigedomar. Dette vil medverke til at konsernet får etablert ein økonomisk struktur med mindre faste kostnader. Dette er viktig med tanke på at selskapet skal stå betre rusta til å møte svingningar i marknaden og opninga for konkurranse om persontransport på jernbane.

Når det gjeld utviding av satsingsområdet til også å omfatte Norden for persontransport og Europa for godstransport, må ein slik strategi ta omsyn til den normalt høgare risikoen som er knytta til utanlandsengasjement. Samferdselsdepartementet vurderer det som svært viktig at utanlandsinvesteringane skjer på ein varsom måte og at eventuelle oppkjøp av verksemdar i utlandet blir avgrensa til verksemdar som byggjer opp under og medverkar til å styrkje konsernet si kjerneverksemd i heimemarknaden og som gir eiga ren størst mogeleg avkastning over tid.

Kapittel 5 Avkastingskrav og utbytte

Med utgangspunkt i kapitalverdimodellen blir avkastingskravet fastsett til minimum 7,2 prosent etter skatt på bokført verdi av egenkapitalen. Noverande avkastingskrav er fastsett til 7,5 prosent. Lågare rentenivå og ei lågare gjeld i NSB-konsernet trekkjer i retning av å kunne redusere noko på avkastingskravet. Tilførsle av egenkapital og premie for generell marknadsrisiko medverkar på den andre sida til at avkastingskravet bør aukast. Avkastingskravet er og korrigert for utskiljinga av Flytoget AS frå NSB som blei gjennomført 1. januar 2003.

Samferdselsdepartementet har fram til no hatt ein langsiktig utbyttepolitikk der 30 prosent av årsresultatet har vore fastsett som øvre grense for utbyttet. I følgje NSB sin langtidsplan for perioden 2004–2008 vil det årlege investeringsnivået reduserast frå 1,9 mrd. kroner i 2004 til under 1 mrd. kroner i dei komande åra. Bakgrunnen for denne reduksjonen er at det store investeringsprogrammet i persontogverksemda med innkjøp av nytt togmateriell blir venta fullført i 2004. Samstundes har NSB no oppnådd ein tilfredsstillande egenkapitalandel på 45 prosent. Dette gir grunnlag for å vurdere endringar i den tidligare utbyttepolitikken. Samferdselsdepartementet legg på denne bakgrunn opp til å endre utbyttepolitikken slik at den blir på linje med utbyttepolitikken i andre fristilte statlege verksemdar, der utbyttet blir sett lik som innlånsrenta til staten multiplisert med egenkapitalen, avgrensa oppover til ein viss prosentdel av årsresultatet etter skatt. Regjeringa vil kome nærmare attende til dette i budsjettet for 2006.

2 Marknadssituasjonen

Endringar i transportmarknaden, som og gjeld opninga for konkurranse om persontransport med jernbane, stiller NSB-konsernet overfor store utfordringar knytta til effektivisering og omstilling av verksemda, marknadsposisjonering og tilpassing av togtilbodet. Etter Samferdselsdepartementet si vurdering vil rammevilkår som er konkurransenøytrale og som mogeleggjør naudsynt omstilling av verksemda, vere avgjerande for dei økonomiske resultatane til konsernet i komande planperiode. Dette er særleg viktig fordi jernbaneverksemd er kapitalkrevjande. I det følgjande blir det gitt ei orientering om kva som kjenneteiknar marknaden for person- og godstransport, og ein kort gjennomgang av vesentlege rammevilkår og endringar i desse sidan føregåande stortingsmelding om verksemda til NSB.

2.1 Marknadstrender innan person- og godstransporten

2.1.1 Persontransport

I åra 1990 til 1999 hadde NSB ein gjennomsnittleg årleg trafikkvekst målt i personkilometer på 2,5 prosent, dvs. ein samla auke på 26,4 prosent. I same periode auka totalmarknaden for persontransporten innanlands med samla om lag 15 prosent. Frå 1998 kjem Flytoget sin trafikk mellom Asker og Gardermoen i tillegg. Trafikktala for 2000 viser eit brot i forhold til den positive trenden på 90-talet. I St.meld. nr. 48 / Innst. S. nr. 328 (2000–2001) Om NSB BAs virksomhet 2001–2003 blei jernbaneulykkene og driftsproblema i 2000 vurderte som ei viktig årsak til trafikknedgangen som særleg råka NSB sin kommersielle persontrafikk.

For persontransport med tog har nedgangen i transportarbeidet haldt fram etter 2000. I følgje tal frå NSB gjekk transportarbeidet, målt i personkilometer (utanom Flytoget) ned med 3,0 prosent i 2000, 5,3 prosent i 2001, 7,9 prosent i 2002 og 2,7 prosent i 2003. Den samla reduksjonen har vore på 15,1 prosent frå 2000 til og med 2003. Målt i talet på reiser var nedgangen på 11,6 prosent i same periode. Nedgangen i tala på reiser har vore

særleg stor på dei lengre strekningane. Det har og vore færre passasjerar på lokaltoga dei seinare åra. I andre halvår 2003 hadde NSB derimot ein auke i talet på reisande. Lokaltrafikken i Oslo viste ein auke på 10 prosent i oktober 2003 samanlikna med oktober 2002. Auken i lokaltrafikken totalt for 2003 var på om lag 3–4 prosent. Denne positive utviklinga har halde fram i 2004. Talet på reisande med InterCity-toga har auka med 9 prosent til og med september i 2004 samanlikna med same periode i 2003. Langdistansetoga viste ein auke på 7 prosent og lokaltoga (utanom Osloområdet) ein auke på 6 prosent for same periode. Når det gjeld lokaltoga i Osloområdet viser NSB sine teljingar at talet på reisande våren 2004 er uendra samanlikna med våren 2003.

Statistisk Sentralbyrå sine tal for utviklinga i transportarbeidet for buss viser at talet på reisande har auka med 1,3 prosent i gjennomsnitt pr. år i perioden 1999–2001. I 2002 gjekk talet ned med 1,5 prosent. I 2002 hadde bussnæringa 6,4 prosent av den totale persontransportmarknaden, jf. tabell 2.1. Det finst ikkje tilgjengeleg statistikk som viser utviklinga innan dei ulike marknadssegmenta i bussnæringa. I følgje NSB har busstrafikken på dei korte strekningane gått noko ned, medan ekspressbussane har fått fleire passasjerar på rutene sine i perioden 2000–2003.

Persontransport med jernbane har sidan 70-talet møtt auka konkurranse frå andre transportmiddel, fyrst og fremst frå personbilen, og i dei siste 10–20 åra i aukande grad frå fly og ekspressbuss på dei lange strekningane. Veksten i biltrafikken har vore stor dei seinare åra. I 2001 auka transportarbeidet med personbil med 2,3 prosent og med ytterlegare 2,8 prosent i 2002. I 2002 utførte vegsektoren sett under eitt (bil, buss og MC) 88 prosent av persontransportarbeidet i Noreg, medan bane utførte 5 prosent og fly 6 prosent. Medan vegtransporten i perioden 2000 til 2003 har auka marknadsdelen sin, har persontransport med jernbane ein nedgang, jf. tabell 2.1. I dei områda der det er jernbane, er likevel marknadsdelen vesentleg større. Som eksempel er marknadsdelen langs Vestfoldbana over 20 prosent. Sjølv om talet på reisande har auka i andre

Tabell 2.1 Marknadsdelar for persontransportarbeidet i perioden 1980–2002. Prosent.

	Sjø	Jernbane	Andre baner	Veg u/ buss	Buss	Luft	Totalt
1980	1,6	5,5	1,2	77,5	10,5	3,6	100
1990	1,3	3,7	0,8	82,0	7,2	4,9	100
1999	1,4	4,7	0,8	79,3	6,7	7,0	100
2000	1,3	4,6	0,8	79,7	6,6	7,0	100
2001	1,3	4,3	0,8	80,4	6,4	6,7	100
2002	1,3	3,9	0,8	81,4	6,4	6,3	100

Kilde: TØI rapport 674/2003 Transportytelser i Norge 1946-2002

halvår 2003 er hovudtendensen likevel at bane-transport har tapt marknadsdelar til andre kollektivtransportmiddel og privatbilen i perioden 2000–2003.

I St.meld. nr. 48 / Innst. S. nr. 328 (2000–2001) blei det mellom anna vist til at det var viktig for NSB dersom selskapet skulle lukkast med dei økonomiske måla sine, å snarast mogeleg snu den negative haldninga til jernbanetransport på grunn av ulykkene ved Åsta og Lillestrøm, og på grunn av akselproblema på dei nye langdistansetoga i 2000. I tillegg til dei ovannemnde hendingane og den negative omtala i media som dette medførte, meiner departementet at publikum si generelle oppfatning av kvalitetsindikatorar som regulariteten, at tog er i rute og kundeservicen i forhold til dei reisande, og har medverka til den negative trafikkutviklinga dei siste åra.

I løpet av dei siste åra er det blitt gjennomført utbetringar av vegstandarden på strekningar der buss og bil er alternative tilbod til tog. Det er etablert fleire nye ekspressbussruter i direkte konkurranse med toget. Energiprisane for buss og privatbil er blitt lågare i forhold til drivstoffprisen for tog (elektrisk kraft). Det er etablert lågprisflyselskap som tilbyr svært billige reiser i Noreg i direkte konkurranse med NSB sitt langdistansetogtogtilbod. Denne utviklinga er med på å forklare nedgangen i talet på reisande med tog. Undersøkingar viser dessutan at periodar med ein positiv realinntektsutvikling hos folk flest skaper auka etterspørsel etter reiser med fly og bil i forhold til reiser med jernbane og buss.

Sjølv om NSB har hatt ein positiv utvikling i talet på reisande i 2. halvår av 2003, og då særleg i lokaltrafikken, ser Samferdselsdepartementet med uro på den samla nedgangen i persontrafikken på jernbana i dei seinare åra. Ved behandlinga av St.prp. nr. 1/B.innst. S. nr. 13 (2003–2004) bad Stortinget Samferdselsdepartementet om å gjennomføre ein analyse av årsaka til trafikknedgangen med

konkrete tiltak for å snu denne utviklinga. På oppdrag frå Samferdselsdepartementet har Jernbaneverket i samråd med NSB gjennomført ei analyse av årsakssamanhengen bak den negative utviklinga i togtrafikken. Ei oppsummering av analysen er presentert i St.prp. nr. 1 (2004–2005), jf. under jernbaneføremål «Andre saker».

2.1.2 Godstransport

NSB eig 55 prosent av aksjane i godstransportselskapet CargoNet. I følge tal frå NSB sin årsrapport gjekk det totale godstransportarbeidet til CargoNet målt i tonnkilometer, ned med 5,2 prosent i 2000. I 2001 auka CargoNet sitt godstransportarbeid med 5,3 prosent. Tal frå NSB viser ein reduksjon på 10,6 prosent i 2002 og 4,5 prosent i 2003. Den samla reduksjonen i transportarbeidet for perioden 2000 til 2003 har vore på 10,2 prosent.

Den negative utviklinga i godstransportarbeidet med jernbane må sjåast i samheng med næringslivet sitt reduserte behov for tradisjonell godstransport med jernbane. Utviklinga i næringslivet sitt behov for godstransport har gått frå å vere tradisjonelle vognlasttransportar av mellom anna jern, stål og sement for produksjonsindustrien til transport av ferdigvarer slik som tekstilar, innbu, daglegvarer m.m. Vognlasttransporten for produksjonsindustrien har vore prega av eit relativt høgt tonnkilometertal av varer med låg bearbeidingsverdi. Tradisjonell produksjonsindustri er redusert i Noreg.

CargoNet har satsa på kombinerte transportar. Dette omfattar transport av containerar og semitrailarar på jernbane. Innhaldet i desse er ofte konsum- og ferdigvarer, som er lettare enn tradisjonelle industrivarer. Dette forklarar mykje av nedgangen i marknadsdelar målt i talet på tonnkilometer utført med jernbane. Målt i trans-

porterte containerar blir stadig meir gods sendt med jernbane mellom dei store byane, noko som inneber ei reell overføring av godstransport frå veg til jernbane. I løpet av dei siste 10 åra har CargoNet si frakt av containerar auka frå om lag 90 000 til om lag 300 000. Denne utviklinga har heldt fram inn i den seinare tida. I følgje CargoNet har selskapet aldri transportert fleire containerar enn no. Talet på frakta containerar har auka med 20 prosent i fyrste kvartal 2004 samanlikna med fyrste kvartal 2003.

CargoNet er mellom dei leiande når det gjeld containertransport med jernbane. Medan CargoNet tilbyr kombinerte transportar på jernbana i Noreg, tilbyr CargoNet sitt heileigde dotterselskap Railcombi AB tilsvarende transportar i Sverige. Samla utgjer dette eit skandinavisk nettverk for kombinerte transportar tilpassa behova til kundane. I tillegg har CargoNet eit nært samarbeid med selskap som tilbyr kombinerte transportar i Europa. På denne måten blir også eit internasjonalt nettverk tilbode i tråd med dei internasjonale transportselskapa sine krav.

Gjennom alliansen som CargoNet har etablert med det svenske godstransportselskapet Green Cargo AB (100 prosent eigd av den svenske staten), vil dei to selskapa kunne utnytte kvarandre sin fordel. Green Cargo som framleis er spesialisert på tradisjonell vognlast med jernbane, vil og kunne tilby dette i Noreg, medan CargoNet tek hand om den svenske containermarknaden gjennom dotterselskapet RailCombi. Jernbana sin del av godstransportmarknaden har hatt ein stor tilbakegang i europeisk samanheng. I Noreg har derimot marknadsdelen for godstransport med jernbane vore på rundt 6 prosent dei siste åra, jf. tabell 2.2. Legg ein til frakt av gods som går via Sverige og attende til Noreg (særleg gjeld dette dei såkalla ARE-toga), er marknadsdelen for godstransport med jernbane 8–9 prosent. Transport på

sjø utgjer til samanlikning 48 prosent av godstransportarbeidet og transport på veg 46 prosent.

Den viktigaste marknaden for jernbana i Noreg er transport av gods mellom dei store byane som utgjer endepunkt eller knutepunkt i jernbanenettet (Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim). Mellom desse byane har jernbana ein marknadsdel på om lag 30 prosent. Mellom Austlandet og Nord-Noreg (Nordlandsbana og Are-toget via Sverige og Ofotbana) har jernbana ein marknadsdel på om lag 60 prosent.

2.1.3 Konkurransetutviklinga i jernbanesektoren

Som det går fram av pkt. 2.1.1 og 2.1.2 blir persontransport driven med jernbane i sterk konkurranse med privatbil, buss og fly, medan godstransport med jernbane er i sterk konkurranse med skipsfart og lastebilnæringa. I dei seinare åra er det lagt til rette for auka konkurranse innan jernbanesektoren. NSB har ikkje lenger einerett til å drive godstransport med jernbane og det blir lagt til rette for konkurranseutsetjing av persontrafikken.

Den planlagde konkurransen om persontransport med jernbane stiller konsernet overfor store utfordringar i åra som kjem. I tråd med St.meld. nr. 24 / Innst. S. nr. 240 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015 blei konkurranse om persontransport på Gjøvikbana med planlagd trafikkstart somaren 2006, kunngjort våren 2004. Bergensbanepakken (samansett av all persontogtrafikk på Bergensbana og vintertrafikk på Flåmsbana) og Sørlandsbanepakken (samansett av all persontrafikk på Sørlandsbana og Arendalslinja) er dei neste trafikkpakkane som etter planen skal konkurranseutsetjast. Samferdselsdepartementet er i ferd med å fastleggje sjølve innretninga på konkurranseregimet. NSB arbeider aktivt med å tilpasse seg den komande konkurransemarknaden. I følgje styret vil NSB søkje å medverke til at det blir etablert kundevennlege løysingar baserte på forretningsmessige prinsipp knytta til mellom anna handtering av togmateriell, billettering, vedlikehald og informasjon. For styret er det på same tid avgjerande at NSB blir stilt overfor same rammevilkår som konkurrentane.

I Noreg er det frå 15. mars 2003 opna for internasjonal godstransport på dei såkalla TERFN-strekningane (Trans European Rail Freight Network) som omfattar nesten heile det norske jernbanenettet, og for kabotasje på desse strekningane under føresetnad av at tilsvarende rett

Tabell 2.2 Marknadsdelar for godstransportarbeidet i perioden 1980–2002. Prosent.

År	Sjø ¹	Jernbane	Veg	I alt
1990	47,9	8,6	43,4	100
1999	48,0	6,5	45,5	100
2000	48,0	6,2	45,7	100
2001	48,8	6,5	44,6	100
2002	48,3	5,7	45,9	100

¹ Oljetransport frå kontinentalsokkelen er ikkje inkludert

Kilde: TØI rapport 674/2003 Transportytelser i Norge 1946–2002

gjeld for norske jernbaneføretak i den EFTA/EU-staten der føretaket er etablert. Det er og opna for konkurranse for nasjonal godstransport.

Svenske GreenCargo starta trafikkverksemda si i Noreg 15. desember 2003. Satsingsområdet er tradisjonell vognlast. Som det er vist til i pkt. 2.1.2 er GreenCargo ein alliansepartnar til CargoNet. GreenCargo eig 45 prosent av aksjane i CargoNet. Dette var ein del av transaksjonen då CargoNet overtok Green Cargo sitt føretak Railcomi som driv containertransport med jernbane i Sverige.

Det svenske togselskapet Tågåkeriet i Bergslagen AB blei 2. april 2004 gitt løyve av Statens jernbanetilsyn til å drive internasjonal gods-transport på strekningane Kornsjø (grense) til Halden, Charlottenberg (grense) til Trondheim/Ranheim via Kongsvinger, Elverum og Støren, og Charlottenberg (grense) til Hamar via Elverum. Dette vil auke konkurransen i marknaden for godstransport med jernbane i Noreg.

EU meiner at utviklinga med å få overført meir godstransport frå veg til jernbane går for seint. I Jernbanepakke II legg EU difor opp til å akselerere tempoet gjennom å opne for ytterlegare konkurranse for godstransport med jernbane. I 2006 blir det opna for internasjonal gods-transport og i 2007 for nasjonal godstransport i heile EØS-området. Dette inneber at alle jernbaneføretak som har lisens i EØS-området, og som tilbyr godstransport og kombinerte transportar, etter kvart vil få tilgang til å trafikere heile jernbanenettet i EØS-området. Tryggleikssertifikat vil framleis vere naudsynt i kvart enkelt land. EU-kommisjonen la 3. mars 2004 fram Jernbanepakke III der det mellom anna blir foreslått opning av internasjonal passasjertransport inkludert kabotasje, seinast frå 2010. Dette er eitt av fleire tiltak i den nye jernbanepakken som, etter kommisjonen si meining, vil kunne gjere jernbanetransport meir attraktiv i Europa og medverke til å få overført meir transport frå veg til jernbane.

2.2 Andre rammevilkår

2.2.1 Utvikling av jernbana sin infrastruktur

Jernbanenettet sine komponentar (sporanlegg med tilhøyrande grunn og tekniske innretningar som elektriske baneanlegg, signal-, tryggleiks- og kommunikasjonsanlegg, publikumsareal og trafikkstyringsanlegg) er avgjerande for kvaliteten på transporttilbodet med tog. Det er stort behov for nyinvesteringar i infrastrukturen for å oppretthalde og vidareutvikle standarden på jernbanenet-

tet. Ingen land i Europa har ein så høg del av enkeltspora togdrift som Noreg. I enkelte område, særleg på Austlandet, medfører dette kapasitetsproblem.

Styret i NSB meiner utbygginga av jernbaneinfrastrukturen må aukast i dei områda der jernbana medverkar mest til å auke kollektivtransporten. I følgje styret bør lokaltogstrekningane inn til Oslo ha fire spor. Styret meiner i tillegg at det bør byggjast dobbeltspor og gjennomførast andre moderniseringar av infrastrukturen i heile regiontogtriangelet frå Halden, Skien og Lillehammer og inn mot Oslo. Vidare bør bygging av dobbeltspor inn til Bergen og på Jærbana bli prioriterte. Desse tiltaka vil i følgje styret gi positive verknader for samfunnet og lette presset på vegane inn til dei store byane. Prioriterte infrastrukturtiltak vil og medverke til å auke tryggleiken, gi meir punktleg togtrafikk og betre konkurransekrafta til toget.

For å vidareutvikle godstransporten meiner styret at ny terminal på Ganddal og utvikling av Alnabru godstreminal bør prioriterast. Dette vil medverke til å overføre godstransport frå veg til bane som grunnlag for å vidareutvikle og forbetre dei kombinerte transportane. Utan ei kapasitetsaukning på Alnabru vil ein vidare vekst i følgje styret vere vanskeleg. Styret meiner og at tiltak som vil kunne gi meir punktlege tog og betre framkomeleg infrastruktur for godstransporten bør prioriterast.

I samband med behandlinga av St.meld. nr. 24 / Innst. S. nr. 240 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015 vedtok Stortinget ei samla statleg investeringsramme til jernbaneformål i komande 10-årsperiode på 26 400 millionar 2004-kroner. Investeringsinnsatsen blir i stor grad konsentrert til dei delane av nettet der det er størst grunnlag for auka transportvolum og marknadsdelar, dvs.:

- nærtrafikk i Oslo-regionen, Stavangerområdet og Bergensområdet,
- regiontrafikk på Austlandet (InterCity-nettet) og i Trønderlag,
- godstrafikk mellom landsdelane og til/frå utlandet.

Regjeringa legg opp til ei konsentrering av satsinga til storbyområda, der jernbana betyr mest for miljø og transport. Dette vil medverke til å gjere jernbana til eit meir attraktivt transporttilbod; ikkje berre rundt dei største byane, men og for store delar av det resterande jernbanenettet. For å sikre eit trygt og driftssikkert jernbanenett er det i tillegg lagt vekt på å oppretthalde eit høgt drifts- og vedlikehaldsnivå med ei gjennomsnitt-

leg planramme på 3 060 mill. 2004-kroner pr. år. Igangsette moderniseringstiltak som til dømes utbygging av GSM-R og fjernstyring av Nordlandsbana vil og føre til auka tryggleik og betre trafikkstyring slik at noverande infrastruktur kan utnytast på ein betre måte.

2.2.2 Sportilgangsavtalen

Sportilgangsavtalen mellom Jernbaneverket og togoperatørane regulerer tilhøva mellom partane når det gjeld spørsmål av administrativ, teknisk og finansiell art knytta til bruk av jernbaneinfrastrukturen. I gjeldande sportilgangsavtale som er av generell karakter og gjeld for alle som driv trafikkverksemd på det norske jernbanenettet, har Jernbaneverket som infrastrukturforvaltar eit avgrensa økonomisk ansvar, tilsvarende ansvarstilhøva i vegtrafikken mellom infrastrukturforvaltar og vegbrukarane. Jernbaneverket sitt avgrensa økonomiske ansvar medverkar til å auke trafikkelskapa sine forsikringskostnader. Styret i NSB meiner difor at sportilgangsavtalen må innrettast slik at den økonomiske risikoen i større grad ligg hos den som har høve til å påverke forholda.

Etter Samferdselsdepartementet si vurdering er det prinsipielt sett viktig at det økonomiske ansvaret for tap og skadar ligg hos den som har høve til å påverke forholda. Ei slik tilnærming vil gi motiv til forbedringar. Departementet ser difor at det kan vere argument for å gi Jernbaneverket eit klarare økonomisk ansvar knytta til kvaliteten på infrastrukturtilbodet. Eit godt og stabilt infrastrukturtilbod vil og kome dei reisande som er dei reelle kundane i jernbanekjeda, til gode. I prisinga av bruken av jernbaneinfrastrukturen (kjørevegsavgift) er det teke omsyn til eksterne kostnader ved at miljø- og ulykkeskostnader er teke omsyn til i utrekninga av køyrevegsavgifta, samstundes med at det dessuten er like omsyn til kva konkurrerande vegtrafikk betaler for dei kostnader som påførast veginfrastrukturen. Dette er gjort ut frå omsynet til like konkurransevilkår mellom konkurrerande transportmidlar. Dette inneber at togoperatørane ikkje betaler fullt ut for kva det koster å drifte og vedlikehalde jernbaneinfrastrukturen. Etter departementet si meining er det naturleg å ta omsyn til at det er staten som betaler størstedelen av drifts- og vedlikehaldskostnadene knytta til jernbaneinfrastrukturen og at dette bør takast omsyn til og gjenspeilast ved vurderinga av ansvarsdelinga mellom togoperatøren og infrastrukturforvaltaren i sportilgangsavtalen.

2.2.3 Statlege kjøp av persontransporttenester med tog

Staten ved Samferdselsdepartementet kjøper i dag persontransporttenester med tog som ikkje er bedriftsøkonomisk lønnsame, men som ein ønskjer å oppretthalde ut frå samfunnsmessige omsyn. Inntektene frå staten gjennom avtalen om kjøp av persontransporttenester utgjer om lag 40 prosent av NSB sin samla omsetnad av persontransport med tog. Avtalen om statleg kjøp av persontransporttenester mellom Samferdselsdepartementet og NSB er ei nettokontrakt som blir fastsett gjennom tingingar mellom partane som grunnlag for kva som skal fremjast i dei årlege statsbudsjetta. Tingingane tek utgangspunkt i ein rammeavtale som er avtalt mellom Samferdselsdepartementet og NSB. Gjeldande rammeavtale omfatter perioden 2003–2006. Dersom den faktiske utviklinga er betre enn fastsett i avtalen, får NSB behalde den økonomiske gevinsten. Tilsvarende må NSB bere tapet ved ei negativ utvikling.

Sjølv om NSB har hatt ein auke i talet på reisende i andre halvår i 2003 og dei fyrste månadane av 2004, har NSB sine persontog stått overfor ein stor nedgang i talet på passasjerar og bortfall av inntekter etter at avtalen om statleg kjøp av persontransporttenester for 2003–2006 blei inngått. Dette påfører konsernet eit stort underskott i persontogverksemda så langt i avtaleperioden 2003–2006 for offentleg kjøp av persontransporttenester. I følgje styret vil underskottet kunne nærme seg ein milliard kroner totalt for avtaleperioden. Styret vil arbeide for å skape balanse i verksemda innanfor offentleg kjøpavtalen gjennom ytterlegare kostnadsreduksjonar og tiltak for å få auka trafikk og høgare trafikkinntekter.

Det blir for øvrig vist til omtalen i pkt. 2.1.3 når det gjeld innføring av konkurranse om dei ulike togtilboda som inngår i ordninga med statleg kjøp av persontransporttenester.

2.2.4 Avgifter

Den samla avgiftsstrukturen og det totale avgiftsnivået for jernbanesektoren sett i forhold til transportsektoren for øvrig, er avgjerande for omfanget av NSB si verksemd. Valet av avgiftsstruktur har og stor verknad på korleis konsernet i framtida vil velje å organisere verksemda si og tilpasse seg i ein konkurranseutsett transportsektor.

Meirverdiavgifta. Trafikkføretaka i persontransportsektoren har tradisjonelt utført dei fleste av støttefunksjonane sjølve. Dette er eit resultat av at

persontransport har vore definert som ei ikkje-avgiftspliktig verksemd i meirverdiavgiftslova. På grunn av avgiftsføresegnene har det vore lite å tjene på konkurranseutsetjing av støttefunksjonane.

Ved behandling av St.prp. nr. 1 / B.innst. S. nr. 6 (2003–2004) blei det vedteke innført meirverdiavgiftsplikt på persontransporttenester med lågare sats (6 prosent) frå og med 1. mars 2004. Dette medfører ein økonomisk gunstigare situasjon for NSB, som får høve til å trekkje frå inngåande meirverdiavgift på 24 prosent. For trafikkutøvarane vil dette innebære at konkurranseutsetjing av enkelte funksjonar blir meir sidestilt med eigenproduksjon. I statsbudsjettet for 2005 foreslår regjeringa å auke den generelle meirverdiavgiftssatsen til 25 prosent og den lågare satsen for persontransport til 7 prosent, jf. nærmare omtale i St.prp. nr. 1 (2004–2005) Finansdepartementet.

I 2001 etablerte NSB ein strategi som innebar at mange av støttefunksjonane over tid skulle konkurranseutsetjast. Formålet var å redusere dei faste kostnadene i konsernet og derigjennom redusere den økonomiske bindinga og risikoen. I ein konkurransebasert marknad er det viktig å ha ein kostnadsstruktur med små faste kostnader slik at omfanget av tenester innan ulike støttefunksjonar raskast mogeleg kan tilpassast den gjeldande produksjonen av transporttenester. Det store innslaget av eigenproduksjon har i stor grad historisk samanheng. På grunn av at persontransport fram til 1. mars 2004 ikkje har vore meirverdiavgiftspliktig, har kjøp av eksterne tenester vore mindre lønnsamt enn eigenproduksjon, alt anna likt. Meirverdiavgiftsregelverket har dermed ført til at NSB ikkje har hatt motiv til å konkurranseutsetje fleire tenester enn det som ville vere lønnsamt. Kor tid konkurranseutsetjing er lønnsamt, vil i tillegg til avgiftsreglane avhenge av ei rekkje forhold knytta til mellom anna marknaden for dei aktuelle tenestene og strategiske vurderingar.

El-avgifta. Ved behandling av St.prp. nr. 1 / B.innst. S. nr. 6 (2003–2004) blei det vedteke ei mellombels fjerning av el-avgifta for all næringsverksemd for fyrste halvår 2004. I samband med stortingsbehandlinga av revidert nasjonalbudsjett blei det vedteke å innføre ein ny modell for betaling av el-avgift frå 1. juli 2004, jf. St.prp. nr. 63 / Innst. S. nr. 250 (2003–2004). Stortinget vedtok i denne samanhengen å kompensere elektrifisert skinnegåande transport med 12 mill. kroner (halvårseffekt). Samferdselsdepartementet legg opp til å kompensere CargoNet med 6 mill. kroner for 2. halvår 2004. Når det gjeld persontran-

sport med jernbana blir det lagt opp til å kompensere NSB si persontogverksemd for innføringa av el-avgifta gjennom avtalen om statleg kjøp av persontransporttenester for 2004.

Køyrevegsavgifta. Ved behandlinga av St.meld. nr. 46 (1999–2000) / Innst. S. nr. 119 (2000–2001) Nasjonal transportplan 2002–2011, blei det lagt til grunn at prinsippet om bruksavhengige kostnader for både gods- og persontog skal gjelde ved fastsetjing av køyrevegsavgiftssatsen på det norske jernbanenettet, der det også blir teke omsyn til eksterne kostnader som omfattar miljø- og ulykkeskostnader, men likevel slik at dette ikkje overstig den prosentvise delen av kostnader som andre konkurrerende transportformer dekkjer, dvs. konkurrerende vegtransport. Det skal samstundes takast omsyn til at el-drivne tog betaler el-avgift og at dieseldrivne tog er pålagde mineraloljeavgift (CO₂- og svovelavgift). I tillegg er det opna for at det kan takast tilleggsavgifter i avgrensa marknadssegment der det er betalingsvilje for dette.

I St.prp. nr. 52 / Innst. S. nr. 237 (1999–2000) Om NSB Gardermobanen er det slått fast at bana skal brukarfinansierast. Alle som trafikkerer bana betaler køyrevegsavgift for bruk av infrastrukturen. Køyrevegsavgifta på banestrekninga er lagt opp slik at den skal dekkje dei faktiske kostnadene Jernbaneverket har til drift og vedlikehald.

For 2004 er den norske køyrevegsavgiftssatsen sett til 0 øre pr. personkilometer for persontrafikken og 1,140 øre pr. brutto tonnkilometer for godstransport, eksklusiv kombinerte transportar som blei friteken for køyrevegsavgift frå 1. januar 1998, jf. St.prp. nr. 1 / B.innst. S. nr. 13 (1997–1998).

For bruk av Gardermobana er prisen for 2004 sett til 20,85 kroner pr. togkilometer, jf. St.prp. nr. 63 / Innst. S. nr. 250 (2003–2004). Vi viser elles til dei endringane som det er lagt opp til i St.prp. nr. 1 (2004–2005).

På grunn av fleire endringar i avgiftsregimet i transportsektoren sidan føregåande gjennomgang av køyrevegsavgifta, blir det i NTP 2006–2015 lagt opp til mellom anna å vurdere om avgifta bør differensierast etter støy og eventuelt tid. Eventuelle endringar i avgifta vil også bli sett i samanheng med harmoniseringsarbeidet av mellom anna køyrevegsavgifta for jernbanetransport som skjer i regi av EU.

2.2.5 Særskilde rammevilkår for NSB

Pensjonar. Utanom Nettbuss AS har NSB-konser-

net i dag som følgje av avgjerder som blei tekne ved etableringa av NSB BA, pensjonsordningane sine i Statens Pensjonskasse. I 2002 fremja Statens Pensjonskasse eit krav overfor NSB om ytterlegare pensjonsinnbetalingar. Som ei følgje av dette betalte NSB i 2003 inn 300 mill. kroner ekstra til Statens Pensjonskasse til dekning av pensjonsforpliktinga. For å medverke til at auka pensjonsinnbetaling ikkje skulle få negative konsekvensar for tilbodet til dei reisande, vedtok Stortinget i samband med behandlinga av St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 15 / B.innst. S. nr. 6 (2002–2003) å tilføre NSB 200 mill. kroner i ny eigenkapital. I følgje NSB gir pensjonsordninga i Statens Pensjonskasse verksemda liten handlefridom med omsyn til å tilpasse ordninga til komande konkurranse om persontransport med jernbane. Pensjonsordninga er i dag dyr i forhold til tilsvarende private ordningar, og gir difor konsernet ei konkurranseulempe. I følgje Lov om foretakspensjon kan NSB i prinsippet seie opp pensjonsordninga i Statens Pensjonskasse og etablere ei ny privat ordning. Som følgje av ulikskapar mellom pensjonsordninga i Statens Pensjonskasse og private pensjonsordningar vil likevel dette i følgje NSB påføre konsernet (utanom Nettbuss som allereie har ei privat pensjonsordning) store eingongskostnader dersom konsernet melder seg ut av Statens Pensjonskasse. Totalt sett vil dette ifølgje NSB bli ei dyrare løysing. Regjeringa meiner at det er fullt mogeleg å oppretthalde rettar som er opptente i Statens Pensjonskasse, medan nye rettar kan opparbeidast hjå ein ny pensjonsleverandør. Dette har vore gjort ved fristilling av ein del statlege verksemder i dei seinare åra. Pensjonskommisjonen (NOU 2004:1) reiser og spørsmålet om utforminga av tenestepensjonsordninga i offentlig sektor er eit hinder for mobiliteten. Desse tillhøva vil bli vurderte nærmare i oppfølginga av utgreiinga til kommisjonen.

Venteløn. Ved behandlinga av St.prp. nr. 62 /

Innst. S. nr. 224 (2001–2002) Om omdanning av NSB BA og Posten Norge BA til aksjeselskap, blei ordninga med venteløn for tilsette vidareført fram til 1. januar 2005. Ansvaret for kostnadene knytta til ordninga, blei samstundes overført frå staten til selskapa. NSB blei av denne grunn tilført ny eigenkapital på 500 mill. kroner for mellom anna å møte utfordringa med auka ventelønskostnader som følgje av refusjonsplikta. Ordninga gjeld for alle arbeidstakarar tilsette i NSB pr. 1. juli 2001 sjølv om desse i ettertid har blitt overførte til ulike dotterselskap. NSB har likevel ikkje ansvaret for tilsette i selskap som er selde ut av konsernet i løpet av perioden 1. juli 2001 til 1. juli 2002. Til saman har NSB avsett 300 mill. kroner i årsrekneskapen for 2002 for å møte ventelønsforpliktningane.

Opplæring. NSB står i dag for all opplæring av lokomotivførarar og konduktørar i Noreg. Styret i NSB viser til at dette medfører ein risiko for at ferdig utdanna personell søker seg til andre selskap, medan NSB sit igjen med kostnadene. Styret meiner difor at opplæringa av lokomotivførarar og konduktørar må bli ein del av systemet for offentlig utdanning for på den måten å sikre like konkurransevilkår mellom selskapa innan jernbanesektoren. Som det går fram av St.prp. nr. 62 / Innst. S. nr. 222 (2003–2004) Om ein del saker på Samferdselsdepartementets område, legg departementet opp til at Jernbaneverket førebur opprettinga av ein operatøruavhengig utdanningsinstitusjon for lokomotivførarar. Norsk jernbaneskule startar opp i januar 2005 på Grorud i Oslo og vil vere ein nasjonal institusjon med fagskuleutdanning for lokomotivførarar og anna jernbanefagleg utdanning. Skulen utgjer ein del av Jernbaneverket og skal byggje på eit nært samarbeid med alle aktørane i jernbanesektoren, jf. nærmare omtale i St.prp. nr. 1 (2004–2005) under jernbaneføremål «Andre saker».

3 Konsernet si utvikling og resultat i perioden 2000–2003

3.1 Organisatoriske endringar

Frå 1. juli 2002 blei særlovselskapet NSB endra til eit ordinært aksjeselskap, 100 prosent eigd av staten, jf. St.prp. nr. 62 / Innst. S. nr. 224 (2001–2002) og Ot.prp. nr. 82 / Innst. O. nr. 65 (2001–2002). Aksjeselskapsforma er vel kjent internasjonalt og er ein selskapsform som samsvarer godt med måla som er sette for NSB si verksemd. I tillegg vil aksjeselskapsforma i større grad gi NSB dei same rammesvilkår som gjeld for konkurrentar og andre tilsvarende selskap. Omdanninga av NSB til statsaksjeselskap har ikkje endra NSB sine plikter som følgjer jernbanelova eller NSB sine plikter som er knytta til staten sine kjøp av persontransporttenester med tog. Dei tilsette sine særskilde rettar frå særlovselskapet som gjeld forrett til statlege stillingar og venteløn dersom ein blir overtalleg, er vidareførde fram til 1. januar 2005.

I perioden 2000–2003 er det gjennomført ei rekkje organisatoriske endringar i konsernet. For å tilpasse godsverksemda til ein stadig meir konkurranseutsett marknad blei verksemda i NSB Gods frå januar 2002 overført til det nyoppretta selskapet CargoNet AS. Samstundes blei 45 prosent av aksjane i CargoNet selde til svenske Green Cargo (tidlegare SJ Gods). Som ein del av salet overtok CargoNet 100 prosent av aksjane i Green Cargo sitt dotterselskap Railcombi AB som driv kombinerte transportar. For Green Cargo er tradisjonell vognlasttransport for svensk eksportindustri den viktigaste inntektskjelda. Dei to skandinaviske alliansepartnarane utfyller kvarandre ved å satse på ulike marknadssegment.

Basert på eit mål om å utvikle eit nytt tilbod for gjennomgåande togtrafikk mellom Oslo, Göteborg og København/Stockholm blei produktutviklinga av persontrafikken på desse togstreknin-gane frå 17. juni 2001 overført til det nye selskapet Linx AB. Selskapet er eit samarbeid der NSB og SJ eig 50 prosent kvar av verksemda. NSB er operatøren på norsk side, medan SJ er operatør på svensk side. Linx har arbeidd kontinuerleg med å betre drifta for å kunne vere konkurransedyktig i forhold til andre transportmiddel, særleg fly og bil. Sjølv om NSB har gjennomført ei rekkje tiltak

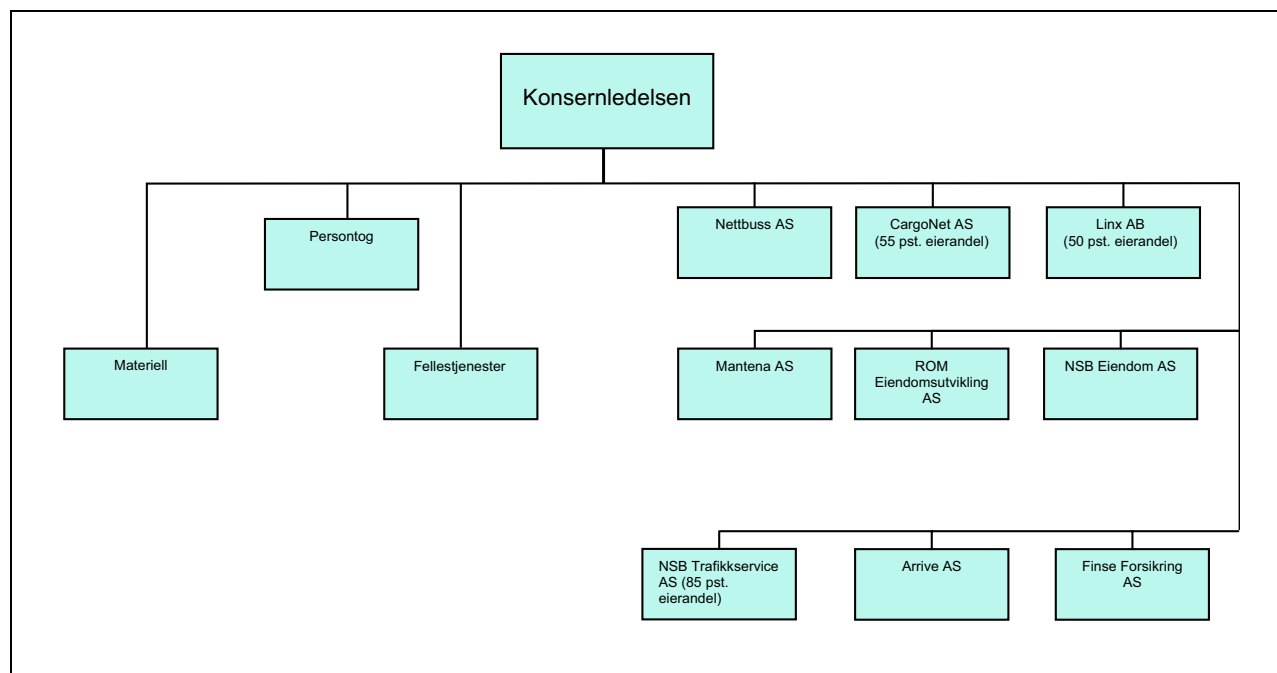
for å betre lønsemda, har ikkje selskapet greidd det på ein tilfredsstillande måte. NSB og SJ legg difor opp til å avvikle trafikken ved utgangen av 2004. NSB har som intensjon, i samarbeid med SJ, å vidareføre eit togtilbod til Göteborg med utgangspunkt i regiontogtilbodet mellom Oslo og Halden. Dessuten vil departementet sjå på om det er mogeleg å kunne oppretthalde togtrafikk mellom Oslo og Stockholm på ein annan måte.

Som ledd i strategien om å leggje til rette for konkurranseutsetjing av støttefunksjonar, utnytting av investeringar og potensielle stordriftsfordelar, slik at faste kostnader blir meir variable, blei NSB sine verkstads- og vedlikehaldsfunksjonar frå 1. januar 2002 overførde til Mantena AS, eit selskap der morselskapet NSB eig 100 prosent av aksjane. Togreinholdet blei overført til NSB Trafikkservice AS frå oktober 2001. NSB eig 85 prosent av aksjane, medan ISS (International Service System) eig dei andre 15 prosentane.

Mantena AS utfører vedlikehald av jernbane-materiell og har avdelingar i Oslo, Trondheim, Skien, Drammen, Stavanger og Bergen. Frå før har NSB etablert vedlikehaldsselskapet MiTrans AS som har retta verksemda si mot ombygging av jernbanemateriell og tek og oppdrag frå den eksterne industrimarknaden. Frå 31. desember 2003 blei eigarskapet til MiTrans AS overført til Mantena AS. Med dette framstår NSB si vedlikehaldsverksemd igjen som ei samla og einsarta verksemd.

I perioden 1999–2003 har NSB gjennomført ei svært omfattande fornying av persontogmateriellet, med investeringar på nærmare 5 mrd. kroner. Fornyingsprogrammet omfattar 16 nye ekspress-tog med krenagemoglegheiter, 36 nye lokaltog, 6 nye krengetog til InterCity-trafikken på Østfold-bana og 15 nye dieselkrengetog til Nordlands-bana, Rørosbana og Raumabana. Utsifting av gamle togsett skal fyrst og fremst medverke til å betre regulariteten og gi meir punktleg togtrafikk. I tillegg gir nye togsett betre komfort og kvalitet. Fornyng av togmateriellet vil i følge NSB med-verke til å redusere vedlikehaldskostnadene etter kvart som eldre togmaterieell blir fasa ut.

1. januar 2003 blei eigarskapet til Flytoget



Figur 3.1 Organisasjonskart pr. 1. januar 2004

overført frå NSB til Samferdselsdepartementet, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 / B.innst. nr. 13 Tillegg nr. 3 (2002–2003). Frå 1. juli 2004 blei ansvaret for staten si eigarstyring av Flytoget overført frå Samferdselsdepartementet til Nærings- og handelsdepartementet.

Dei omfattande organisatoriske endringane NSB har gjennomført i føregåande periode, vil auke fokuset på kjerneverksemda i konsernet. Figur 3.1 viser organisasjonsstrukturen til konsernet pr. 1. januar 2004.

3.2 Økonomisk utvikling

3.2.1 Den økonomiske utviklinga i NSB-konsernet i 2000–2003

Tabell 3.1 viser nøkkeltal for NSB-konsernet for perioden 2000–2003.

I 2000 hadde NSB-konsernet eit driftsresultat på -304 mill. kroner og eit årsresultat på -325 mill. kroner. Av underskotet i drifta var 83 mill. kroner knytt til Flytoget si verksemd. Godsverksemda hadde 321 mill. kroner i underskot, der 255 mill. kroner gjeld nedskriving av godsmateriell. Eige- domsverksemda hadde eit positivt driftsresultat med 37 mill. kroner. Medan bussverksemda hadde eit positivt driftsresultat med 78 mill. kroner. Avsetting til dekking av venta miljøkostnader som følgje av opprydding av forureina grunn

hadde konsekvensar for eigedomsverksemda i negativ retning.

I 2001 blei driftsresultatet 108 mill. kroner. Dette utgjer ei forbetring på 412 mill. kroner samanlikna med året før, og gav konsernet eit årsresultat på -33 mill. kroner. I dette inngjekk driftsresultatet for Flytoget med -55 mill. kroner og godsverksemda med -146 mill. kroner. Eigedomsverksemda hadde eit driftsoverskot på 225 mill. kroner. Bussverksemda medverka til eit positivt driftsresultat i 2001 med 57 mill. kroner.

Driftsresultatet i 2002 låg på same nivå som i 2001. Betringa i årsresultatet til 6 mill. kroner må sjåast i samanheng med auka inntekter frå NSB si eigedomsverksemd. I 2002 var driftsresultatet for eigedomsverksemda på 312 mill. kroner. I 2002 medverka Nettbuss positivt til NSB sitt driftsresultat med 72 mill. kroner. På den negative sida er Flytoget med eit driftsresultat på -42 mill. kroner og godsverksemda med -67 mill. kroner.

I 2003 blei driftsresultatet 0 mill. kroner som er 108 mill. kroner svakare enn året før. Årsresultat i 2003 var på 150 mill. kroner. Denne betringa i resultatet må sjåast i samanheng med disposisjonar i rekneskapen som følgje av sal av Flytoget.

Driftsresultatet for NSB-konsernet har samla utvikla seg positivt i perioden 2000–2003 frå -304 mill. kroner i 2000 til 0 mill. kroner i 2003. Godsverksemda viser ei betring frå -321 mill. kroner i 2000 til -40 mill. kroner i 2003. Persontogverk-

semda viser ei svekking frå -87 mill. kroner i 2000 til -153 mill. kroner i 2003.

Resultata i perioden 2000–2003 viser at konsernet har for dårleg lønsemd innanfor både persontrafikk og godstransport. For persontrafikken skuldast dette særleg inntektssvikt som følgje av nedgang i talet på togreisande. For godstransporten ligg og hovudårsaka i sviktande inntektsgrunnlag. Det blir vist til nærmare omtale av transportutviklinga i pkt. 2.1.

Driftsinntektene til NSB-konsernet har totalt auka med 15,1 prosent frå 2000 til 2003, der billettinntektene m.m. har auka med 9,8 prosent og beløpet frå offentleg kjøp har auka med 38,1 prosent. Beløpet frå kjøp omfattar staten sitt kjøp av persontransporttenester med tog og fylkeskommunane sine kjøp av busstenester. I same periode har driftskostnadene auka med 10,3 prosent. Kostnadsutviklinga har i same periode i stor grad vore i samsvar med konsernet sine langtidsplanar som blei lagde til grunn i føregåande stortingsmelding om konsernet si verksemd, jf. St.meld. nr. 48 / Innst. S. nr. 328 (2000–2001). Resultatutviklinga har likevel vore langt svakare enn forutsett på grunn av ei negativ inntektsutvikling frå persontog- og godstogverksemda. På grunn av den store uvisse som er knytta til inntektssida, er det behov for ein meir fleksibel organisasjon med lågast mogeleg faste kostnader.

Investeringane til NSB i perioden 2000–2003 var på om lag 7 mrd. kroner. Dette omfattar i

hovudsak investeringar i nye busselskap, nytt togmateriell og bussmateriell, jf. nærmare omtale i kapittel 3.1.

I 2000 utgjorde eigenkapitaldelen i NSB-konsernet 31 prosent. I samband med behandlinga av St.meld. nr. 48 / Innst. S. nr. 328 (2000–2001) vedtok Stortinget å auke eigenkapitalen i NSB-konsernet med 2 135 mill. kroner. Stortinget vedtok samstundes at konsernet sitt statslån pålydande same sum, skulle innfriast. Dette har medverka til å auke eigenkapitaldelen med 15 prosentpoeng, til 46 prosent i 2001. I samband med omdanninga av selskapet til aksjeselskap, blei NSB i 2002 tilførd 500 mill. kroner i ny eigenkapital. Dette hang saman med vedtaket om at ansvaret for ordninga med venteløn og forrett til ledige stillingar i staten skulle overførast frå staten til NSB. Ordninga skal gjelde fram til 1. januar 2005 og alle som var tilsette i NSB BA pr. 1. juli 2001 blir omfatta av ordninga. Ved utgangen av 2002 hadde selskapet ein eigenkapitaldel på 44 prosent.

På bakgrunn av Stortinget si behandling av statsbudsjettet for 2003 blei det lagt til grunn at NSB skal dekkje opp den utrekna underdekkinga i Statens Pensjonskasse. Ved behandling av St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 15 / B.innst. S. nr. 6 (2002–2003) vedtok Stortinget å løyve 200 mill. kroner i ny eigenkapital til NSB for at selskapet skal kunne møte krava frå Statens Pensjonskasse. Pr. 31. august 2003 hadde NSB ein eigenkapitaldel på 45 prosent.

Tabell 3.1 Den økonomiske utviklinga i NSB-konsernet for perioden 2000–2003

Regnskapstal (mill. kr)	2000	2001	2002	2003
Driftsinntekter	6925	7126	7710	7973
<i>herav offentlig kjøp¹</i>	<i>1303</i>	<i>1530</i>	<i>1637</i>	<i>1800</i>
Driftsresultat	-304	108	108	0
Årsresultat	-325	-33	6	150
Balansetal (mill. kr)				
Eigedelar	12968	13101	13769	12715
Renteberande gjeld	6572	4189	4440	3640
Eigenkapital	3978	6079	6045	5731
Finansielle tal (prosent)				
Avkasting på eigenkapital	-8,5	-0,7	0,1	2,5
Driftsmargin ²	-4,4	1,5	1,4	0
Andre nøkkeltal				
Talet på årsverk	8379	8199	7818	8783

¹ Offentleg kjøp omfattar staten sitt kjøp av persontransporttenester med tog, fylkeskommunane sine kjøp av busstenester og Buskerud fylkeskommune sitt kjøp av togtenester.

² Driftsmargin = (driftsresultat/driftsinntekt) * 100

3.2.2 Vurdering av verdiutviklinga i NSB

Som ledd i eigaroppfølginga av NSB gjennomførte DnB Markets hausten 2000, på oppdrag frå Samferdselsdepartementet, ei verdivurdering av konsernet, jf. St.meld. nr. 48 / Innst. S. nr. 328 (2000–2001). Ved hjelp av ein kontantstraumsanalyse av sjølve drifta og vurdering av verdiane på eigedomsmassen (ut i frå ein råtomtpris pr. kvadratmeter utbyggingspotensiale), vurderte DnB Markets selskapsverdien på NSB-konsernet til å vere om lag 12 mrd. kroner og eigenkapitalverdien til å vere om lag 8,7 mrd. kroner.

Samferdselsdepartementet har ikkje funne det formålstenleg å gjere ei ny full verdivurdering av NSB i samband med denne stortingsmeldinga. Departementet vil gjennomføre ei ny verdivurdering når føresetnadene for konkurranseutsetjing av persontransport med tog er nærmare avklara. Samferdselsdepartementet gav likevel hausten 2003 DnB Markets i oppdrag å gjere ei vurdering av verdiutviklinga i NSB-konsernet på grunnlag av konsernet si samla resultat- og balanseutvikling i perioden 2000 til 2003. Med utgangspunkt i forhold som i størst grad medfører verdiendringar, har DnB Markets vurdert om utviklinga som blei prognostisert i 2000, er realisert.

Som det er vist til i kapittel 3.2.1, har NSB-konsernet sine samla driftsinntekter vore lågare enn det som blei lagt til grunn ved verdifastsettinga i 2000. Sensitivitetsanalysa som blei gjennomført i samband med verdivurderinga i 2000 indikerte at dersom inntektsveksten blei 1 prosent lågare enn prognosane i perioden 2000–2004, ville verdien av eigenkapitalen reduserast med om lag 200 mill. kroner, alt anna likt. Til no har den gjennomsnittlege inntektsveksten vore 2,3 prosent samanlikna med 3,0 prosent som blei lagt til grunn i prognosen, dvs. eit negativt avvik på 0,7 prosentpoeng. Lågare inntektsvekst enn føresett ved fastsettinga av verdien på selskapet i 2000 indikerer isolert sett at verdien på NSB-konsernet har blitt redusert.

Kostnadsutviklinga i NSB ligg på om lag same nivå som det som blei lagt til grunn ved verdifastsettinga i 2000. Personalkostnadene i perioden ligg lågare enn det som var venta i 2000, medan andre driftskostnader har auka noko meir enn det som blei lagt til grunn ved verdifastsettinga av selskapet i 2000. Delar av auken i andre driftskostnader skuldast at etablering av dotterselskap har medført ein større del av «kjøp av tenester» frå dotterselskap, medan dette tidlegare i all hovudsak blei rekna som personalkostnader.

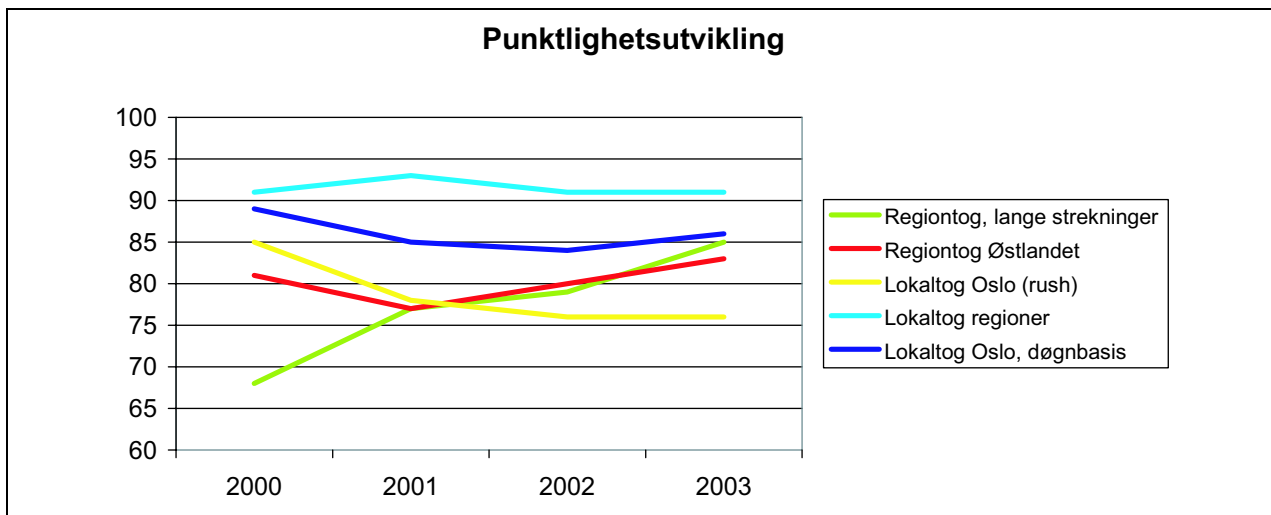
Totalt sett har driftsresultatet vore svakare enn det som blei rekna med i 2000 i samband med verdifastsettinga av konsernet. I hovudtrekk har persontogverksemda og godstogverksemda medverka med negative driftsresultat, medan bussverksemda har merdverka positivt dei siste åra. I tillegg til ei negativ resultatutvikling som følgje av inntektssvikt, vil NSB sine auka plikter til venteløn og pensjon som venta få direkte effekt på verdien til selskapet, jf. St.prp. nr. 62 / Innst. S. nr. 224 (2001–2002). Dette representerer eit verditap for NSB-konsernet.

Investeringsnivået er i tråd med prognosane som blei lagde til grunn ved verdifastsettinga av selskapet i 2000. Då investeringsprogrammet som omfattar nytt togmateriell blir venta fullført i 2004, er det for tidleg å kunne seie noko om dei nye investeringane har gitt meirverdiar for selskapet. Samstundes knyter det seg uvisse til den reelle verdien av NSB sine bokførte anleggsmidlar.

Fall i marknadsrenta sidan 2000 gir grunnlag for reduksjon i NSB sitt avkastingskrav, som i seg sjølv kan føre til ein relativt stor verdiauke, jf. nærmare omtale i kapittel 5. Staten si tilførsle av eigenkapital i perioden har auka NSB sin eigenkapitalverdi, men medverkar til å redusere verdiutviklinga. DnB Markets konkluderer med at NSB sin egenkapitalverdi på 8,7 mrd. kroner kanskje er oppretthald, medan utviklinga i selskapsverdien til NSB-konsernet har vore negativ i perioden. Undersøkinga har likevel ikkje gitt grunnlag for å fastsette ein konkret verdireduksjon på selskapet.

3.3 Utvikling i punktleg togtrafikk

Samferdselsdepartementet sitt mål for punktleg togtrafikk er at 90 prosent av langdistansetoga skal vere mindre enn 5 minutt forseine (til endestasjon) i forhold til ruteplanen og 90 prosent av dei andre toggruppene skal vere mindre enn 3 minutt forseine i forhold til ruteplanen. Figur 3.2 illustrerer utviklinga i punktleg togtrafikk i perioden 2000 til 2003. Samla har talet på punktlege tog betra seg dei seinaste åra. Langdistansetoga (Regiontog, lange strekningar) har blitt 6 prosentpoeng meir punktlege i 2003 samanlikna med i 2002. I 2003 var 85 prosent av langdistansetoga innanfor målet for punktlege tog. Dette er det høgaste nivået NSB har oppnådd for dette togtilbodet sidan selskapsetableringa i 1996. Utviklinga til InterCity-toga (Regiontog, Austlandet) har og vore positiv. Samla var 83 prosent av InterCity-toga innanfor målet for punktlege tog i 2003. Dette



Figur 3.2 Utvikling i punktlege tog for 2000–2003 i prosent

er ei betring på 3 prosentpoeng samanlikna med i 2002.

Av alle lokaltoga i Oslo-området var 86 prosent innanfor målet for punktlege tog i 2003 noko som er ei betring med 2 prosentpoeng i forhold til 2002. Sjølv om utviklinga for lokaltoga i Oslo-området samla har vore positiv, har rushtidtrafikken ikkje betra seg. I rushtidtrafikken var 76 prosent av toga i 2003 innanfor målet for punktlege tog, noko som er uendra i forhold til nivået i 2002. For lokaltog utanfor Oslo-området var 91 prosent av togavgangane mindre enn 3 minutt forseine i forhold til ruteplanen i 2003. Delen av punktlege tog var på tilsvarende nivå som i 2002.

Første halvår av 2004 har NSB hatt svært punktlege tog. I denne perioden var 91 prosent av langdistansetoga (Regiontog, lange strekningar) innanfor målet for punktlege tog. Talet på punktlege tog i InterCity-trafikken (Regiontog, Austlandet) har og betra seg i første halvår av 2004. 87 prosent av InterCity-toga var innanfor målet for punktlege tog. Lokaltoga i Osloområdet målte i rushtida har og hatt ein positiv utvikling sjølv om nivået framleis ikkje er godt nok. I rushtrafikken var 80 prosent av toga innanfor målet for punktlege tog. Lokaltog Stavanger (Jærbana) har slite med materiellproblem. I første halvår av 2004 hadde Jærbana i gjennomsnitt 89 prosent av alle toga innanfor målet for punktlege tog. Dette viser at Jærbana er på god veg attende til å nå målet for punktlege tog.

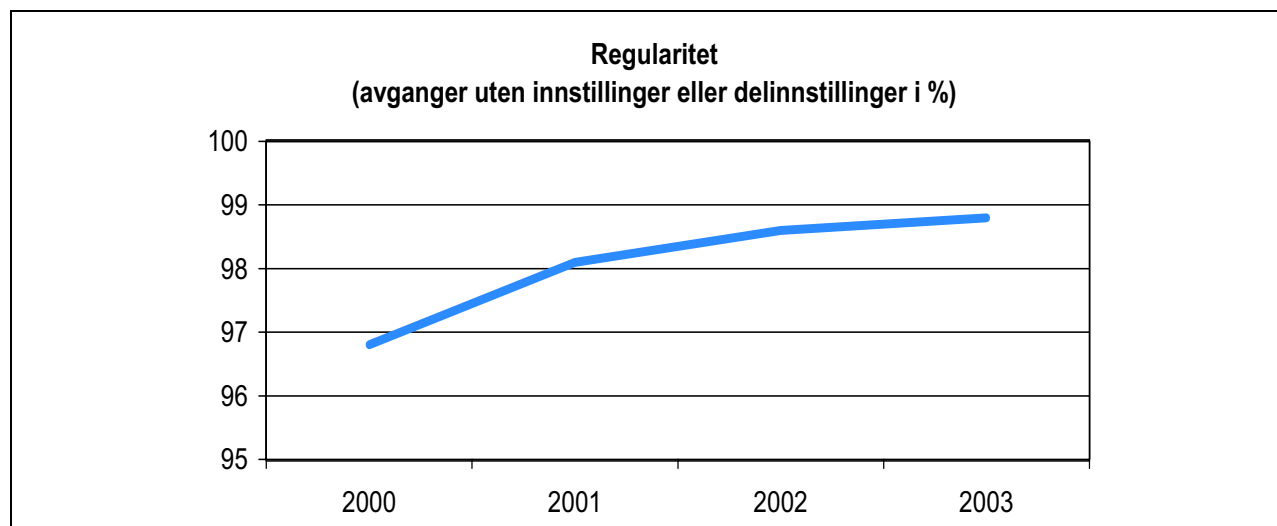
I følgje styret for NSB skuldast om lag 20 prosent av punktlegforstyringane i togtrafikken forhold hos NSB og om lag 22 prosent hos CargoNet, medan resten av avvika er som følgje av feil

på infrastrukturen, andre operatørar og eksterne forhold. Av forhold NSB sjølv kan kontrollere er det materiellfeil og lite avgangspunktlege tog som utgjer dei hyppigaste årsakene til forseinkingane. NSB gjennomfører følgjande tiltak for å få til meir punktleg togtrafikk:

- systematisk betring av materiellet,
- kvalitetssikring av nye lokaltog,
- betre brukarstøtte til personalet ved materiellfeil,
- nye informasjonssystem og -rutinar ved avvik,
- saman med Jernbaneverket blir det gjennomført fleire konkrete prosjekt for å betre punktlegeheita i togtrafikken,
- saman med vedlikehaldsleverandør søker NSB å få til meir avgangspunktlege tog.

3.4 Utviklinga i regulariteten

NSB si målsetting når det gjeld regularitet i togtrafikken er at 99 prosent av alle togavgangane i ruteplanen skal vere utan innstillingar. Figur 3.3 illustrerer regularitetsutviklinga i perioden 2000 til 2003. I 2003 oppnådde NSB ein regularitet på 98,8 prosent. Dette er ei betring på 0,2 prosentpoeng i forhold til 2002. Sjølv om målet på 99 prosent ikkje er nådd, er utviklinga likevel positiv. Med unntak av vinterproblem som selskapet hadde mot slutten av 2002 og byrjinga av 2003 med mellom anna store snømengder og ein langvarig kuldeperiode, er materiellmangel nærmast eliminert som årsak til at tog blir innstilte. I første halvår av 2004 oppnådde NSB ein regularitet på 98,7 prosent.



Figur 3.3 Regularitetsutviklinga i perioden 2000–2003 i prosent

3.5 Utvikling i omdøme og talet på tilfredse kundar

NSB har gjennomført systematiske målingar av kor tilfredse togkundane har vore dei seinare åra. Dette målast ved ein indeks knytt til ei lang rekkje variablar som til dømes punktlege tog, informasjon, avgangstider, reisetider og komfort. Målingane blir berre gjorde mellom dei som reiser med tog.

I følge NSB ligg eit godt resultat i intervallet 65–70. Eit resultat på 75 blir oppfatta som svært godt, medan resultat under 60 blir oppfatta som svakt. Tabell 3.2 viser at kundane jamt over er godt nøgde med NSB sine regiontog og at talet på tilfredse kundar har auka. Kor tilfredse dei reisande er med NSB sine lokaltog, er noko svakare i gjennomsnitt. Det er likevel store lokale variasjonar.

Ved MMI si profilmåling av dei største verksemdene i Noreg i 2003 betra NSB sin posisjon når det gjeld omdøme frå 101. plass i 2001 til 82. plass i 2003 (av 115 verksemdar). I 2002 kom NSB på 90. plass. Denne målinga blir teken opp hjå alle innbyggjarane i landet uavhengig av om ein er togbrukar eller ikkje.

Tabell 3.2 Talet på tilfredse kundar i perioden 2002–2004

Periode	Vår 2002	Haust 2002	Vår 2003	Haust 2003	Vår 2004
NSB Totalt 62	61	63	62	65	
NSB Regiontog 66	66	67	67	70	
NSB Lokaltog 58	57	60	58	61	

Ut frå det krevjande utgangspunktet NSB hadde i 2000 med sviktande tillit hjå kundane og folk flest, er målingane på kor tilfredse kundane er ein indikasjon på at NSB er i ferd med å betre tilliten ute i marknaden.

3.6 Trafikktryggleik

Trafikktryggleiken i jernbaneverksemda til NSB-konsernet har utvikla seg positivt i perioden etter katastrofeåret 2000. I åra 2001–2003 har ingen passasjerar omkomme som følgje av forhold ved verksemda til NSB. Talet på skadar på personar har vist ein jamn nedgåande tendens.

I 2003 omkom ein reisande i ulukke ved påstiging og 4 personar omkom i ulukker der dei blei påkøyrde av toget. Politiet si etterforskning har vist at korkje NSB eller CargoNet kan lastast for desse ulukkene.

Talet på personskadar har og gått ned i perioden. Nedgangen er størst for skadar på eigne tilsette. I 2003 blei totalt 63 personar skadde. Dei fleste skadar skjer i samband med av- og påstiging, og halvparten av skadane er fyrstehjelpsskadar. Dette er ein reduksjon på om lag 20 prosent i talet på skadar i forhold til 2002.

3.7 Samferdselsdepartementet sine vurderingar

NSB si faktiske inntekts- og resultatutvikling har ikkje vore i samsvar med prognosane som blei

lagde til grunn for verdifastsettinga av selskapet i 2000. Dette har medverka negativt til NSB si verdiutvikling. Departementet finn det viktig å poengtere at kostnadsutviklinga i stor grad er i tråd med DnB Markets si analyse i 2000. DnB Markets peikte den gongen på at NSB har ein svært god kostnadskontroll og ei god gjennomføringsevne når det gjeld å nå fastsette mål for kostnadseffektivisering. Ein stor del av risikovurderingane i 2000 blei knytta til inntektssida og korvidt selskapet ville lukkast med merkevarebygginga. Merkevarestrategien har ikkje vore vellukka. Styret har difor avvikla vidare satsing på denne.

Jernbanedrift er svært kjennsleg for svingingar i inntektsida på grunn av ein svært fast og rigid kostnadsstruktur. Resultatutviklinga i NSB i føregåande periode viser at konsernet framleis har eit stort behov for å auke driftsinntektene og betre driftsresultatet dersom dagens produksjon skal oppretthaldast. Styret er oppteken av at konsernet får større fridom til å tilpasse seg etterspørselen frå dei reisande. Samferdselsdepartementet støttar ei slik vurdering. I rammeavtalen for statleg kjøp av persontransporttenester med tog for perioden 2003–2006 har departementet opna for at NSB kan gjere endringar i stoppmønster og togavgangar når passasjergrunnlaget sviktar og talet på reisande over ein gitt periode går mykje ned. Etter departementet si meining vil ein tilpassing av produksjonen over tid til den faktiske etterspurnaden etter togtenester kunne medverke til å auke lønsemda i selskapet.

Etter Samferdselsdepartementet sine vurderingar viser resultata frå inneverande periode at NSB sitt arbeid med å få til ein meir fleksibel kostnadsstruktur gjennom å skilje ut støttefunksjonar i eigne selskap, har vore riktige og viktige for at selskapet skal bli betre rusta til å møte svingningar i marknaden og opninga for konkurranse om persontransport på jernbana. Dette vil og medverke til å redusere den økonomiske risikoen som er knytt til kjerneverksemda.

For Samferdselsdepartementet er det viktig at NSB sikrar staten tilfredsstillande verdiskaping over tid. Etter departementet sine vurderingar har dei omfattande omstillingane i NSB i føregåande periode medverka til å redusere kostnadene og effektivisere drifta. Desse omstillingane viser og at leiinga har evne til å gjennomføre omfattande endringsprosessar. Utan dette arbeidet ville NSB i dag hatt ein vesentleg dårlegare økonomi. Samferdselsdepartementet reknar med at NSB i perioden 2004–2006 held fram med arbeidet med å redusere kostnadene og effektivisere drifta.

Kundane er stort sett godt nøgde med NSB sitt langdistansetilbod. Dette viser at selskapet er i ferd med å vinne attende noko av tilliten etter alle problema som oppstod for langdistansetoga i 2000. At NSB har gjennomført målingar på kor tilfredse kundane er på alle tog sidan 2002, tek Samferdselsdepartementet som ein indikasjon på at konsernet tek målsettinga om meir tilfredse kundar på alvor. Gjennom målingar på kor tilfredse kundane er blir dei reisande sine vurderingar knytt opp mot gjennomføring av tiltak for å betre reisetilhøva.

Meir tilfredse togkundar må sjåast i samanheng med betre regularitet og meir punktlege tog. Undersøkingane som er gjorde, viser at dei viktigaste faktorane for at dei reisande skal vere nøgde med transportilbodet, er tilfredsstillande regularitet og punktlege tog, og dessutan tilfredsstillande informasjon til dei reisande ved avvikssituasjonar. For at den positive trenden på dette området skal kunne halde fram er det viktig at NSB har eit nært og godt samarbeid med Jernbaneverket. Dette gjeld både i ruteplanssamanheng og i det daglege operative arbeidet.

For Samferdselsdepartementet er det viktig at NSB kontinuerleg arbeider for å betre trafikktryggleiken. Den har utvikla seg positivt i perioden 2001–2003. Denne positive utviklinga har samanheng med at arbeidet for auka trafikktryggleik er høgt prioritert i konsernet.

4 Styret sine mål og strategiar for komande periode

4.1 Overordna mål for komande periode

Samferdselsdepartementet har i dette kapitlet summert hovudtrekka i styret sine mål og strategiar for komande periode. For nærmare omtale blir det vist til kapittel 5 i § 10-planen for 2004 som følgjer som trykt vedlegg til denne meldinga.

Styret sine mål og strategiar for komande periode byggjer vidare på det strategiske fundamentet som blei trekt opp i samband med førre eigarmelding, jf. St.meld. nr. 48 / Innst. S. nr. 328 (2000–2001). Dei overordna måla for NSB som transportkonsern er å:

- levere trygge, oversiktlege og attraktive transporttenester for kundane,
- betre den økonomiske situasjonen i konsernet og omdøme i marknaden,
- take vare på og vidareutvikle sin leiande posisjon som trafikkutøvar og etter opninga for konkurranse om persontrafikken.

Styret har lagt vekt på at resultata skal bli betre gjennom konsentrasjon om og leiarfokus på persontrafikken som NSB si hovedsatsing. Styret sitt utgangspunkt er at toget utgjør grunnstammen i NSB sitt kollektivtilbod. Styret legg vidare opp til at bussen skal supplere og utfylle toget og delta i ein liberalisert ekspressbussmarknad. Styret sin strategi er at tog og buss skal utviklast i nye transportmarknadar og i samspel der dette gir eit betre tilbod til kundane og rammevilkåra ligg til rette for slike løysingar. Styret definerer Norden som heimemarknaden for persontrafikken med tog og buss. NSB vil posisjonere seg i den nordiske marknaden slik at selskapet styrkjer konkurransekrafta og dermed den totale lønsemda i selskapet. Når det gjeld godstransporten legg styret opp til å vidareutvikle verksemda gjennom alliansar og internasjonal satsing på kombinerte transportar.

Styret arbeider målretta for å betre trafikktryggleiken. Det er sett klare mål for trafikktryggleiksarbeidet som er eit fast tema på styremøta.

4.2 Nærmare om NSB sine ulike verksemdar – planar og strategiar

4.2.1 NSB si persontransportverksemd

NSB sitt mål for persontogverksemda er å vinne konkurranse om persontransport med tog, auke marknadsdelane i forhold til andre transportmiddel og erobre fleire kundar. Våren 2003 sette NSB i gang eit systematisk arbeid for å auke konkurransekrafta til toget i forhold til bil og buss innanfor dei grenser som infrastrukturen set. Ei overordna målsetting med dette omstillingsprogrammet er at det skal bli mykje enklare å vere kunde i NSB. Tiltaka gjeld følgjande hovudområde:

- nye kundeløysingar,
- effektiv togproduksjon,
- konkurransedyktige rutemodellar,
- effektivt vedlikehald og reinhald av tog,
- betre løysingar for ruteinformasjon og sal av billetter,
- ekstraordinære kostnadsreduksjonar.

Dette er tiltak som i følgje styret skal medverke til å stabilisere og deretter auke trafikkinntektene frå persontog og dessutan redusere driftskostnadene. Styret har som utgangspunkt eit mål om at NSB skal halde fram med dagens nivå på den samla persontogverksemda.

Styret er oppteken av at konsernet får større fleksibilitet til å tilpasse seg etterspurnaden frå dei reisande. Dette gjeld både i segment der etterspurnaden aukar og der den sviktar. NSB uttaler at dei i fleire år har hatt tap i den kommersielle langdistansetogverksemda. Inntekts- og kostnadstiltak vil i følgje styret ikkje vere nok til å få lønsemd i denne togtrafikken. I § 10-planen har styret lagt til grunn at denne verksemda blir redusert og tilpassa etterspurnaden til kundane slik at det kan bli betre økonomisk lønsemd dersom staten ikkje ønskjer å inkludere dette tilbodet i ordninga med statleg kjøp av persontransporttenester med tog. Styret vil vurdere å bruke frigjevne ressursar og jernbanemateriell i den nordiske marknaden i staden. Alternativet er at fristilt jernbanemateriell blir seld ut av selskapet.

Auka konkurranse mellom flyselskapa i 2003 har ført til reduserte flybillettprisar mellom anna på utanlandsstrekningane mellom Noreg og Sverige. Dette har medverka til at NSB og SJ sitt samarbeidsselskap Linx har mista ein stor del av kundegrunnlaget på togstrekningane Oslo–Gøteborg og Oslo–Stockholm. Som følgje av trafikksvikten er togtilbodet redusert på strekningane. I følgje styret gjer dagens konkurransesituasjon og infrastrukturen på norsk side det vanskeleg å få til lønnsam drift. SJ og NSB har difor vedteke å leggje ned Linx frå og med 1. januar 2005. NSB har som intensjon, i samarbeid med SJ, å vidareføre eit togtilbod til Gøteborg med utgangspunkt i regiontogtilbodet Oslo–Halden.

NSB vil delta i dei komande konkurransane knytta til staten sitt kjøp av persontransport med tog når dette blir sett på som riktig ut frå ei økonomisk og strategisk vurdering for selskapet. Friegeve ressursar som følgje av at NSB eventuelt taper konkurransen om persontransport med tog, vil i fyrste omgang bli søkt nytta gjennom ei varsam satsing i andre nordiske jernbanemarknader for persontransport. Styret legg til grunn at NSB held fram med eigarskapet til togmateriellet som høyrer til statleg kjøpt verksemd, til verkstader og billettsystem, og vil levere tenester til eventuelle nye togoperatørar i Noreg på forretningsmessige vilkår.

Styret legg til grunn at bussverksemda framleis skal inngå som ein del av satsinga til NSB-konsernet, der toget utgjer grunnstammen i transportverksemda. NSB-konsernet si bussverksemd blir dreven av Nettbuss som framleis vil delta i ekspressbussmarknaden og inngå i eit samspel med toget der dette gir eit meir effektivt og betre kollektivtilbod og der rammevilkåra ligg til rette for det.

Som for togverksemda legg styret i NSB opp til å vidareutvikle bussverksemda gjennom ei varsam utviding av verkeområdet til og å gjelde Norden. I 2002 etablerte Nettbuss seg i Sverige ved kjøp av selskapet Orusttrafiken AB som driv bussverksemd sør og vest i Sverige. Nettbuss er tredje største bussaktør i Norden etter Swebus og Connex som begge er ein del av større internasjonale transportkonsern. I Danmark dominerer Arriva og Connex med til saman 70 prosent av marknaden. Styret sin ambisjon er å konsolidere den posisjonen Nettbuss har i bussmarknaden i Noreg og auke marknadsdelane i Norden. Styret arbeider og for at Nettbuss saman med togverksemda, skal skape betre kollektivløysingar for kundane.

4.2.2 NSB si godstransportverksemd

På godssida vil hovudsatsinga vere vidareutvikling av det kombinerte transporttilbodet gjennom dotterselskapet CargoNet, der NSB eig 55 prosent av aksjane. Kombinerte transportar omfattar transport av containerar og semitrailerar på jernbana. Desse kan fraktast til og køyrast ut frå jernbaneterminalar med bil utan å måtte omlaste varene. Denne strategien blei fastlagd i samband med stortingsbehandlinga av St.meld. nr. 48 / Innst. S. nr. 328 (2000–2001) og er samanfallande med den strategi EU legg opp til i forhold til gods-transport med jernbane.

CargoNet vil i komande planperiode halde fram med å arbeide med å utvikle kombinerte transportar. Selskapet la ved utgangen av 2003 ned godsverksemda innan tradisjonell vognlast, då denne typen transportar ikkje gav god nok lønsemd. Fleire kundar som tidlegare har nytta seg av CargoNet sitt vognlasttilbod, har lagt om transportane sine til kombinerte løysingar. Til dømes blir varene lasta i semitrailerar der kundane er lokaliserte og blir så køyrde til nærmaste godsterminal der dei blir lyfte direkte på toga. Dette gir høgare frekvens, større fleksibilitet og reduserte produksjonskostnader. Krava til mellom anna punktlege tog i kombinerte godstransportar er høgare enn i transport av tradisjonelle industrivarer.

Ei rekkje godskundar som tidlegare har brukt eit tradisjonelt vognlasttilbod, har no teke i bruk kombinerte transportar der containerar fyrst blir frakta med semitrailerar, for så å bli frakta vidare med jernbana. I følgje CargoNet finst det effektive godstransportløysingar innan kombinerte transportar for dei aller fleste typer av transport, og dei fleste godskundar får ein meir effektiv logistikk ved overgang til slike transportløysingar. Ved årsskiftet 2003/2004 la selskapet ned all vognlastverksemda i Noreg som følgje av at den ikkje gir god nok lønsemd for vidare drift. CargoNet arbeider med å konvertere tradisjonelle vognlasttransportar til kombinerte transportar.

Sjølv om CargoNet si konkurransekraft er størst innan kombinerte transportar, satsar selskapet og på Systemtog. Med denne transportforma tilbyr CargoNet skreddarsydde transportløysingar for større industribedrifter der kundar kjøper heile tog, hovudsakleg transportar av råvarer. Styret meiner at køyrevegsavgifta knytta til Systemtog bør takast bort om det på sikt skal kunne bli økonomisk lønsemd med dagens trans-

portomfang på dette området. Når det gjeld status for avgiftsspørsmål blir det vist til punkt 2.2.3.

Den etablerte alliansen mellom CargoNet og svenske Green Cargo synest så langt å ha vore vellukka, jf. punkt 2.1.2. Styret meiner ei vidareutvikling av alliansebygginga for CargoNet er naudsynt for å kunne gå inn på nye internasjonale marknadsområde og derigjennom få til betre lønsemd. Det er styret si vurdering at NSB sitt eigarskap til CargoNet bør vidareførast, men at det framtidige eigarskapet må vurderast ut frå kva som vil medverke mest til verdiutvikling av selskapet. Etter styret si oppfatning bør det opnast for å kunne redusere NSB sin eigardel i CargoNet dersom dette viser seg å vere det beste for å sikre lønsam drift og utvikling av verdiane i verksemda.

4.2.3 NSB si egedomsverksemd

Eigedomane til NSB har heilt sidan etableringa av NSB som særlovsselskap i 1996 vore ein stor del av verdiane i konsernet. Egedomsverksemda har mellom anna ved sal medverka svært positivt til kontantstraumane og resultata i NSB-konsernet, og har vore med å kompensere for negative kontantstraumar knytta til sjølve togverksemda. Med bakgrunn i styret si avgjerd i 2001 om konsentrasjon om kjerneverksemda, blir det arbeidd både med sal av stasjonseigedomar som høyrer til NSB Eiendom AS og sal av driftsuavhengige eigedomar som høyrer til dotterselskapet ROM Eiedomsutvikling AS.

NSB inngjekk den 23. desember 2002 ein avtale med Jernbaneverket om sal av stasjonseigedomane. Denne avtalen føreset politisk behandling for å sikre Jernbaneverket naudsynt finansiering. Styret peiker samstundes på at det er heilt avgjerande for den framtidige forretningsmessige utviklinga til NSB at finansiering av Jernbaneverket sitt kjøp av stasjonseigedomane ikkje blir gjort gjennom kapitaluttak frå NSB. Avtalen gjekk ut 1. juli 2004.

Styret har vurdert å selge selskapet ROM Eiedomsutvikling AS på forretningsmessige vilkår, men på grunn av stor uvisse omkring den planlagde utbygginga i Bjørvika og utbygging av infrastruktur i området og fordi ein ikkje blei samde om ein pris med Entra Eiendom AS, har selskapet ikkje blitt seld. Det har vore naudsynt å redusere risikoen i egedomsporteføljen mellom anna knytta til heimelsoverføringar og forureining av grunn for å få realisert verdiane. Styret legg opp til å vidareføre eigarskapet til ROM Eien-

domsutvikling AS med sikte på sal av utvikla eigedomar når marknadstilhøva tilseier det.

4.2.4 Anna verksemd

NSB-konsernet har som strategi å leggje til rette for konkurranseutsetjing av støttefunksjonar, nytte investeringar og potensielle stordriftsfordelar og gjere faste kostnader meir variable ved å leggje til rette for kjøp av tenester frå eksterne leverandørar. Dette skal medverke til å nå målet om betre lønsemd og er ein del av tilpassinga til ein konkurranseutsett jernbanemarknad. Som eit ledd i denne strategien er verkstads- og vedlikehaldsfunksjonar og einskilte administrative støttefunksjonar skilde ut i eigne aksjeselskap, jf. kapittel 3.1.

4.2.5 Venta økonomisk utvikling i lys av konsernet sine strategiar

NSB står overfor store utfordringar når det gjeld lønsemda i åra som kjem, noko som inneber at selskapet må gjennomføre ytterlegare effektiviseringar samstundes som nye inntektskjelder må sikrast. I følgje NSB vil årsresultatet kunne aukast frå 150 mill. kroner i 2003 til 350 mill. kroner mot slutten av planperioden (2008) dersom konsernet er i stand til og får høve til å iverksette strategiane og tiltaka som er skisserte i dette kapitlet. Resultatbetringa knytter seg til:

- restrukturering og effektivisering som styrkjer lønsemda i NSB,
- ny rammeavtale for offentleg kjøp av persontogtenester frå 2007 med god nok lønsemd frå den offentlege kjøpproduksjonen,
- meir effektiv drift av persontogverksemda vil medverke positivt, med lågare investeringsnivå som reduserer finanskostnadene,
- overskot frå CargoNet som blir oppnådd etter satsing på auka nasjonal og internasjonal kombiverksemd og avvikling av vognlastverksemd som ikkje er lønsam,
- konsolidering av Nettbuss, ta ut synergjar etter vekst og å vinne lønsame tilbod som blir lagde ut for konkurranse,
- verdiutvikling og seinare sal av driftsuavhengige eigedomar.

Ein viktig føresetnad for dei økonomiske planane til NSB er at konsernet held fram med dagens kredittrating frå kjende internasjonale ratingfirmaer. Dei positive resultata skal medverke til å auke eigenkapitalen i planperioden. I følgje styret

har NSB med utgangspunkt i dei føresetnadene som er lagde til grunn i planane, ikkje behov for opptak av nye langsiktige lån i planperioden etter 2004. NSB må likevel med utgangspunkt i konsernet sin standard forfallsprofil refinansiere dei langsiktige låna. Investeringsnivået for konsernet blir venta redusert frå 1,9 mrd. kroner i 2004 til under 1 mrd. kroner pr. år etter 2004. Nedgangen følgjer av at investeringsprogrammet for nye persontog blir venta slutført i 2004.

4.3 Samferdselsdepartementet sine vurderingar

4.3.1 Formålet med statleg eigarskap til NSB-konsernet

Jernbana er eit prioritert satsingsområde for regjeringa. For å sikre toget ein sterk posisjon i konkurransen med andre transportmiddel, ser Samferdselsdepartementet det som naudsynt at staten held fram med sitt eigarskap til NSB-konsernet. Dette er særleg viktig som følge av at NSB pr. i dag er den einaste reelle aktøren som kan tilby persontransporttenester på heile det norske jernbanenettet.

Jernbanedrift er ei verksemd med relativt høg økonomisk risiko som følgje av store faste kostnader. Dette gjer det naudsynt med eit eigarskap som har eit langsiktig perspektiv på utvikling av verksemda framfor å ta ut kortsiktige gevinstar.

Det blir planlagt at persontransport med jernbane i Noreg skal vere konkurranseutsett i løpet av den komande tiårsperioden, jf. St.meld. nr. 24 / Innst. S. nr. 240 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015. Staten sitt eigarskap til NSB kan vere eit viktig verkemiddel i tilrettelegginga og etableringa av det komande konkurranseregimet. Å halde fram med dagens NSB vil etter departementet si vurdering i seg sjølv kunne motverke ei eventuell monopolisering skapt av store internasjonale transportaktørar i ein avgrensa norsk kollektivtransportmarknad. I ein konkurransebasert jernbanemarknad vil framleis statleg eigarskap til NSB kunne medverke til å sikre eit større mangfald av aktørar og ein reell konkurranse og på sikt innan sektoren.

4.3.2 Strategi

Samferdselsdepartementet er samd i styret si vidareføring av strategien om auka konsentrasjon rundt kjerneverksemda. Toget vil utgjere grunnstammen i persontransporttilbodet til NSB,

medan konsernet si bussverksemd vil inngå i eit samspel med toget der dette gir eit betre tilbod til kundane og betre lønsemd for NSB.

Det er viktig at NSB klarer å finne sin plass i persontransportmarknaden og nytte jernbana sin relative fordel i forhold til andre transportmiddel. Auka konkurranse frå andre transportmiddel gjer det naudsynt at NSB greier å ytterlegare omstille togverksemda i samsvar med endringar i etterspurnaden frå dei reisande. På bakgrunn av ei marknadsutvikling prega av auka konkurranse frå bil, buss og fly meiner Samferdselsdepartementet at auka fokus på toget som grunnstammen i kollektivtilbodet til NSB og der bussverksemda medverkar til å byggje opp eit sterkt samla tilbod for dei reisande, er den beste strategien om ein skal kunne auke talet på reisande med jernbana.

Resultatutviklinga for persontog- og godsverksemda i NSB i føregåande periode viser at konsernet framleis har eit stort behov for effektivisering. Det er difor viktig at strategien med konkurranseutsetjing av støttefunksjonar blir vidareført. Samferdselsdepartementet meiner at det i tillegg til dette er viktig at NSB framleis fokuserer på å redusere kostnadene i kjerneverksemda. Skal NSB kunne styrkje marknads- og kundefokuset sitt, må den økonomiske risikoen reduserast. Etter Samferdselsdepartementet si vurdering vil ein økonomisk struktur med lågast mogeleg faste kostnader gi NSB større fleksibilitet og vere naudsynt om selskapet framleis skal kunne vere ein viktig aktør innan ein konkurranseutsett jernbanemarknad i ein kollektivmarknad med raske endringar, jf. nærmare omtale i kapittel 2.1.3.

I St.meld. nr. 24 / Innst. S. nr. 240 (2003–2004) er det lagt til grunn ei førebels samla øvre ramme til kjøp av persontransporttenester med jernbane på 14 000 mill. kroner i planperioden, basert på uendra togtilbod som omfattast av rammeavtalen mellom NSB og Samferdselsdepartementet for perioden 2003–2006. Ramma tek utgangspunkt i at nivået på løyvinga i planperioden vil liggje på om lag same nivå som i dag. Med dette som utgangspunkt er det etter departementet si vurdering viktig at framtidige avtaler om kjøp av persontransporttenester blir utforma slik at dei medverkar til å auka effektiviteten og resultatbetringa i NSB.

Ved selskapsetableringa blei det lagt til grunn at NSB på bakgrunn av dei utfordringane og risiki selskapet stod overfor burde ha ein eigenkapitaldel på om lag 40 prosent, jf. St.prp. nr. 2 / Innst. S. nr. 31 (1996–1997) Om endret tilknytningsform for Postverket og NSBs trafikkdel m.m og St.prp.

nr. 4 / Innst. S. nr. 31 (1996–1997) Om endring av forslag i St. prp. nr. 2 (1996–1997) Om endret tilknytningsform for Postverket og NSBs trafikkdel m.m. NSB står overfor store utfordringar i å betre lønsemda i persontogdrifta og godstogdrifta i åra som kjem. Vidare står konsernet overfor ein betydeleg risiko i samanheng med at det blir opna for konkurranse i persontransporten med tog. For Samferdselsdepartementet er det viktig at NSB blir sikra ei finansiell stilling som samsvarer med dei krava som blir stilte til utviklinga av selskapet. Etter departementet si vurdering har konsernet i dag ein eigenkapitalandel som tek omsyn til dette. I dag har konsernet ein eigenkapitalandel på 45 prosent.

Det er avgjerande at styret lukkast med gjennomføringa av den strategien det har lagt opp til om selskapet skal kunne gi god nok verdiskaping over tid. Samferdselsdepartementet legg til grunn at NSB vurderer eventuelle alliansar, oppkjøp og sal av eigedomar m.m. på eit forretningsmessig grunnlag og at slike vurderingar blir lagde fram for departementet der § 10 i vedtektene krev dette. Det blir føresett at omstillingar blir gjennomførte på ein open måte og i samarbeid med dei tilsette, og at kompetansen i selskapet og omsynet til likestilling blir ivareteke på ein god måte.

Dei økonomiske resultata i NSB i 2003 og utsiktene for komande periode viser at den største utfordringa for konsernet ligg i å gjennomføre endringar og omleggingar innanfor persontogverksemda, der særleg dei kommersielle langdistansetoga viser ein negativ utvikling når det gjeld økonomien.

Når det gjeld det framtidige eigarskapet til stasjonar og ei eventuell overføring av desse frå NSB til Jernbaneverket, er dette ei omfattande sak som Samferdselsdepartementet vil vurdere nærmare i samråd med Jernbaneverket og NSB. Ved eit eventuelt behov for endringar i eigarskapet vil departementet kome attende til Stortinget på ein eigna måte med saka. Samferdselsdepartementet vil peike på at Jernbaneverket har disposisjonsretten til alle fellesareala på stasjonane gjennom leigavtalen med NSB. Dagens organisering set difor ikkje grenser for ei konkurranseutsetjing av persontrafikken med jernbane.

4.3.3 Marknader og verkeområde

Samferdselsdepartementet er samd med styret i strategien om etter kvart å gjere ei varsam utviding av satsingsområdet for persontransporten til

og å omfatte Norden og godstransporten til å omfatte resten av Europa.

NSB legg opp til å etablere seg i andre marknader i tillegg til den norske jernbanemarknaden både for persontransport og godstransport etter kvart som det blir opna for konkurranse i jernbanemarknaden i andre europeiske land. Dette vil i følgje NSB medverke til å gjere selskapet mindre sårbart etter kvart som den norske jernbanemarknaden blir opna for konkurranse. Dermed vil selskapet mellom anna stå betre rusta til å halde fram med verksemda si på dagens nivå dersom det skulle tape konkurransen knytta til staten sitt kjøp av persontransporttenester med tog. Dette blir vurdert som særleg viktig dersom det blir etablert lange kontraktsperiodar. I ein slik situasjon må NSB ha fleire bein å stå på fram til neste konkurranseutlysing.

Fleire land i Europa har konkurranseutsett delar av persontogverksemda. Med dette er grunnlaget for ei internasjonalisering av sektoren lagd. Som eit døme kan det visast til at Danske Statsbaner la inn og vann eit tilbod på det svenske jernbanenettet. Dette skjedde etter at selskapet hadde tapt konkurransen om trafikken i Midt- og Vest-Jylland frå og med 1. januar 2003. Og dei nasjonale jernbaneselskapa i Nederland, Frankrike og Tyskland har etablert seg i marknader utanfor landegrensene sine.

Tek ein omsyn til den normalt høgare risikoen som er knytta til utanlandsengasjement og NSB sin beskjedne storleik i internasjonal samanheng, er det etter Samferdselsdepartementet si vurdering viktig at utanlandsengasjement skjer på ein varsom måte. NSB sitt utanlandsengasjement må etter departementet si meining basere seg på ei grundig vurdering av kva for føresetnader selskapet har for å kunne hevde seg og lukkast i den intensiverte konkurransen som er under utvikling innan internasjonal jernbanetransport. For Samferdselsdepartementet er det viktig at NSB sitt oppkjøp av verksemdar i utlandet blir avgrensa til verksemdar som byggjer opp under og medverkar til å styrkje konsernet si kjerneverksemd i heimemarknaden, og som gir eigaren størst mogeleg avkastning over tid.

4.3.4 CargoNet AS

Ved etableringa av CargoNet i 2002 var det opphavleg planlagt at ein tredje eigar skulle kome inn i selskapet. I samband med behandlinga av St.meld. nr. 48 / Innst. S. nr. 328 (2001–2002) blei det sett ei grense på vidare nedsal i selskapet ved

at staten ved Samferdselsdepartementet skulle eige minimum 51 prosent av aksjane i selskapet. I vurderinga av det framtidige eigarskap til CargoNet har styret i NSB lagt til grunn at dette må vere eit eigarskap som medverkar til positiv verditviking i selskapet. Som det er vist til i punkt 4.2.2 er styret av den oppfatning at ein industriell/strategisk eigar som medverkar med synergjar mellom verksemda i CargoNet og eiga verksemd vil kunne gi høgare verdi på selskapet.

Etter Samferdselsdepartementet si vurdering er ein sterk godsaktør i Noreg ein føresetnad for å kunne nå målet om å få overført meir godstransport frå veg til bane. Utviklinga i den europeiske godstransportmarknaden for jernbane går i retning av at store jernbaneoperatørar kjøper opp mindre selskap og at selskap med spesielle transportbehov utviklar eigne transporttilbod. Ved å skilje ut CargoNet i eit eige selskap, og at det blei opna for at selskapet kunne inngå alliansar, blei selskapet betre rusta til å møte konkurransen i godstransportmarknaden.

Samferdselsdepartementet ventar at konkurransesituasjonen vil bli ytterlegare skjerpa som følge av at tilgangen til den norske jernbanemarknaden no er opna både for nasjonal og internasjonal godstransport. Denne opninga tilseier at det kan vere aktuelt å revurdere føresetnaden om at NSB skal eige minimum 51 prosent av eigardelane i CargoNet. Denne føresetnaden blei lagt til grunn ved behandlinga av førre stortingsmelding om NSB si verksemd. Etter kvart som konkurransen i godstrafikken på det norske jernbanenettet utviklar seg, bør denne grensa i eigarskapet til CargoNet vurderast oppheva slik at styret i samråd med Samferdselsdepartementet kan få større fridom til å redusere NSB sin eigardel dersom det blir vurdert som det beste for å sikre lønsam drift og utvikle verdiane i CargoNet. Samstundes vil departementet understreke at omsynet til den norske marknaden for godstransport på jernbane og må bli lagt vekt på når eigarskapet til CargoNet blir vurdert. Ein sterk godsaktør i Noreg er ein viktig føresetnad for å kunne nå målet om å få overført meir godstransport frå veg til bane. Den svenske regjeringa har nyleg fremja forslag for Riksdagen om omstrukturering av GreenCargo. Forslaget opnar for ulike former for samarbeid med andre selskap som investering i ny verksemd, sal til eller samanslåing med andre selskap m.m.

4.3.5 Nettbuss AS

Skal NSB kunne overleve i ein konkurranseutsett

marknad, er det viktig at selskapet har dei same vilkåra som konkurrentane. Store delar av persontransporten i Europa, USA og Australia blir i dag utført av store multinasjonale transportkonsern som driv både jernbane- og bussverksemd. Det ligg klare fordelar for ein persontransportoperatør i å kunne gi marknaden eit meir uttømande transporttilbod ved å nytte tog og buss i samanheng. I utviklinga av transporttilbodet er det viktig at togtilbodet framleis skal vere basistilbodet, medan busstrafikken skal vere eit supplerande tilbod til togtrafikken på dei togstrekningane som staten ønskjar å oppretthalde.

Nettbuss gir eit monaleg positivt økonomisk bidrag til NSB-konsernet. I ein slik situasjon meiner Samferdselsdepartementet at bussverksemda i NSB bør utviklast vidare med sikte på å styrkje den samla kollektivtrafikken gjennom å støtte opp under og utfylle togtilbodet.

Dei store multinasjonale transportkonserna opererer i dei fleste markedene innanfor kollektivtransport (tog, buss, trikk, T-bane og ferje), også i Noreg. Det er grunn til å rekne med at sentrale aktørar i bussmarknaden og vil opptre aktivt i den norske jernbanemarknaden når det blir opna for konkurranse knytta til persontrafikk med tog. Dersom NSB satsar berre på tog vil volumnedgangen som følge av ein eventuelt tapt kontrakt, kunne medføre nedskalering av selskapet. Eit framleis eigarskap til Nettbuss vil kunne hindre dette og medverke til at NSB kan oppretthalde konkurransekrafta si i forhold til multinasjonale selskap. Ved å halde fram med NSB som eit transportkonsern som driv persontransport med både tog og buss ut frå forretningsmessige omsyn vil ein etter departementet si vurdering kunne motverke ei eventuell monopolisering skapt av store internasjonale transportaktørar i ein avgrensa norsk kollektivtransportmarknad. Å halde fram med NSB som transportkonsern kan i så måte i seg sjølv sikre eit større mangfald av aktørar i marknaden og ein reell konkurranse og på sikt.

Samferdselsdepartementet viser dessutan til førre stortingsmelding om NSB si verksemd og den verddivurderinga som den gongen blei gjennomført. Det blei då peika på at det er viktig med ein stor alliansepartner innan bussnæringa for NSB fordi jernbanetransport i Noreg er særleg sårbar mellom anna som ei følge av at ein stor del av jernbanenettet har berre eitt spor. Eit slikt opplegg kan til ein viss grad samanliknast med det rutemønsteret mange flyselskap har innført der det blir mata inn trafikk frå mindre flyselskap med

låge kapitalkostnader (tilsvarande busselskap) på trafikksvake strekningar til oppfyljing av større fly på meir trafikksterke strekningar med høge kapitalkostnader. I og med at NSB i dag eig eit busselskap finn Samferdselsdepartementet det naturleg at NSB får høve til å hente synergieffektar mellom tog og buss innanfor dagens konsernstruktur. Dette vil medverke til eit mest mogeleg kostnads-effektivt transporttilbod og støtte opp under hovudmålet om ei mest mogeleg lønsam togdrift totalt sett. Dersom det er aktuelt å erstatte togtilbodet i ein lengre, men mellombels periode, må NSB kjøpe persontransporttenester med buss i samsvar med gjeldande regelverk for kjøp av tenester.

Som aksjeselskap utgjer Nettbuss eit sjølvstendig økonomisk og rettsleg subjekt med eigen

revisorstadfesta rekneskap. Denne rekneskapen dokumenterer at det ikkje skjer krysssubsidiering mellom NSB og Nettbuss.

Som nemnt støttar Samferdselsdepartementet styret si vurdering av behovet for ein persontrafikkstrategi der toget utgjer grunnstammen i kollektivtilbodet til konsernet og der bussverksemda medverkar til å byggje opp eit sterkt samla tilbod for dei reisande. Samferdselsdepartementet deler styret si vurdering av at det er viktig å framleis halde fram med Nettbuss som eit heileigd dotterselskap av NSB. Departementet støttar og styret si vurdering av behovet for å konsolidere den posisjonen Nettbuss har i dag i den norske bussmarknaden. Dette vil medverke til at selskapet ikkje blir ein for dominerande aktør i den norske bussmarknaden.

5 Avkastingskrav og utbytte

5.1 Generelt

Krav til avkasting og utbyttepolitikk er viktige styringsreiskapar i den samla eigaroppfølginga av eitkvart selskap. Dette gjeld og for staten som eigar av statlege selskap som til dømes NSB.

I denne samanhengen er det viktig å skilje mellom omgrepet avkasting som gir uttrykk for verdiskapninga i selskapet, og omgrepet utbytte som er den delen av overskotet som eigaren tek ut av selskapet. Avkastingskravet er eit uttrykk for den venta alternative avkastinga som eigaren kunne ha fått ved å investere kapitalen på ein annan måte med same risiko. Avkastingskravet er såleis eigaren si oppfatning av kva avkasting selskapet minimum bør ha på eigenkapitalen for at lønsemda blir vurdert som god nok. Utbyttepolitikken er dei langsiktige retningslinene for korleis overskotet i selskapet skal disponerast, dvs. kor mykje som skal utbetalast til eigaren og kor mykje som skal haldast attende i selskapet til bruk for investeringar, drift eller eigenkapitaloppbygging. For staten som eigar blir det lagt til grunn at utbyttepolitikken skal hjelpe til at verdiskapinga for staten på lang sikt blir størst mogeleg.

5.2 Avkastingskrav

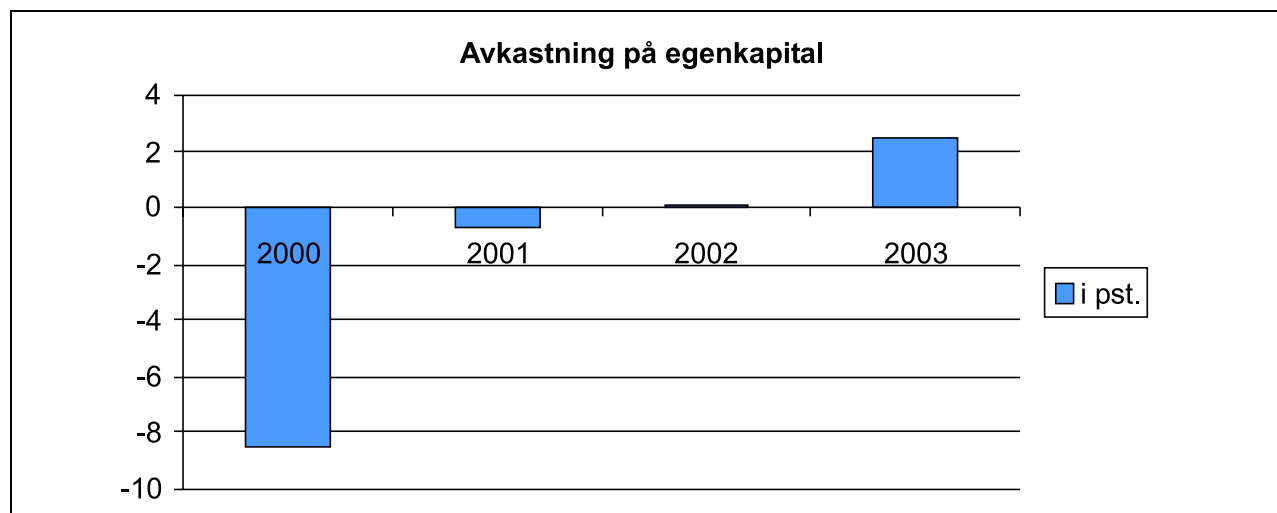
5.2.1 Fastsetjing av avkastingskravet

Ved behandlinga av tidlegare stortingsmeldingar om verksemda til NSB er det lagt til grunn at staten skal nytte same prinsipp for fastsetjing av krav til avkasting på kapitalinteressene sine i NSB som private investorar ville ha gjort. Ei viktig grunngeving for dette er at ulike avkastingskrav for likearta verksemdar innan privat og offentleg sektor vil vere uheldig ut frå omsynet til konkurranse og effektiv ressursallokering. Dette prinsippet er vidareført i denne stortingsmeldinga.

Ved behandlinga av St.meld. nr. 19 / Innst. S. nr. 138 (1998–1999) blei det for planperioden 1998–2001 fastsett eit avkastingskrav for NSB på 6,8 prosent etter skatt på bokført verdi av eigenkapitalen. Avkastingskravet blei fastsett ved bruk av kapitalverdimodellen og reflekterer den avkas-

tinga som over tid er naudsynt for å få tilført kapital til verksemda. For å gi styret i NSB stabile og oversiktlege rammevilkår blei avkastingskravet ved behandlinga av St.meld. nr. 48 / Innst. S. nr. 328 (2000–2001) vidareført for perioden 2001–2003. Nytt for perioden var likevel at NSB Gardermobanen AS (no Flytoget AS) var komen i operativ drift og avkastingskravet for konsernet blei justert for dette. Ved behandlinga av St.prp. nr. 52 / Innst. S. nr. 237 (1999–2000) og fastsetjinga av opningsbalansen til Flytoget AS, blei det for Flytoget AS lagt til grunn ei avkasting på 11,3 prosent. Vektinga med avkastingskravet for resten av NSB-konsernet på 6,8 prosent, gav eit krav til avkasting på 7,5 prosent for eit samla NSB-konsern. I St.meld. nr. 48 / Innst. S. nr. 328 (2000–2001) blei det vist til at NSB-konsernet i følgje styret ikkje ville vere i stand til å innfri avkastingskravet i løpet av planperioden 2001–2003. Styret meinte likevel at dersom omstillinga av selskapet lukkast, ville kravet kunne bli nådd frå og med 2005.

I arbeidet med denne stortingsmeldinga har DnB Markets på oppdrag frå Samferdselsdepartementet vurdert i kva grad det er grunnlag for å endre avkastingskravet som blei lagt til grunn i verdivurderinga i 2000. I følgje DnB Markets er dei viktigaste endringane sidan 2000 eit lågare rentenivå og ei lågare gjeld i konsernet. Dette trekkjer i retning av å redusere avkastingskravet. I perioden 2000–2003 har NSB fått tilført netto 2 835 mill. kroner i ny eigenkapital. NSB har i same periode fått auka plikter i samband med venteløn og pensjon som staten tidlegare hadde ansvaret for. Ny eigenkapital vil alltid vere «dyrare» enn gjeld, fordi eigenkapitalinvestorar vil krevje auka avkasting som kompensasjon for den auka risikoen som investeringar i eigenkapital inneber. Premien for generell marknadsrisiko ligg i dag høgare enn for tre år sidan, og reflekterer auka uvisse i dagens aksjemarknad. Dette er faktorar som trekkjer i retning av å auke avkastingskravet. Avkastingskravet må og korrigrast for at eigarskapet til Flytoget AS er overført frå NSB til staten. Med utgangspunkt i kapitalverdimodellen har departementet på denne bakgrunn fastsett avkastingskravet til 7,2 prosent etter skatt på bokført verdi av eigenkapitalen.



Figur 5.1 Avkastning på egenkapital i prosent for perioden 2000–2003

Etter Samferdselsdepartementet si vurdering bør kravet til egenkapitalavkastning ligge fast i ein periode på 3–5 år, med mindre det før den tid skjer vesentlege endringar i dei faktorane som påverkar kravet.

5.2.2 Oppnådd egenkapitalavkastning i perioden 2000–2003

I figur 5.1 blir det gitt ei oversikt over egenkapitalavkastninga i perioden 2000–2003. NSB sitt rekneskapsmessige tap har førd til negativ egenkapitalavkastning i 2000 og 2001, og til eit nullresultat (0,1 prosent) i 2002. I 2003 hadde konsernet ei avkastning på eigenkapitalen på 2,5 prosent.

NSB driv ei verksemd med store kapitalbindingar i anleggsmiddel. I perioden 2000–2003 har NSB gjort store investeringar, særleg knytta til innkjøp av nytt togmateriell. Det er naturleg å vente låg avkastning i periodar med store investeringar, etterfølgd av stigande avkastning når resultatet av investeringane byrjar å få effekt. I samband med verdivurderinga av NSB-konsernet i 2000 var det rekna med at auka lønsemd og fallande investeringar ville auke avkastninga på innskoten kapital i åra frå og med 2005. Det er knytt uvisse til denne føresetnaden som ei følgje av at leveringa av nytt persontogmateriell er blitt vesentleg seinka i forhold til styret sine opphavlege planar. Dessutan har feil på togmateriell som er motteken resultert i at vinsten av nyinvesteringane fram til no ikkje har blitt realisert.

5.2.3 Venta avkastning i komande planperiode

For komande planperiode må det etter Samferdselsdepartementet si vurdering vere eit mål for NSB å få ei avkastning på den kapitalen som er investert i konsernet i samsvar med avkastingskravet som er fastsett for komande periode. For at NSB skal kunne oppnå ei avkastning på eigenkapitalen i samsvar med avkastingskravet er det i følgje styret ein vesentleg føresetnad at selskapet oppnår balanse mellom inntekter og kostnader særleg for tenester som fell inn under ordninga med statleg kjøp av persontransport med tog. Dagens inntekter frå togproduksjonen innanfor denne avtalen gir i dag ikkje lønsemd. Ein vesentleg føresetnad for at NSB skal kunne oppnå avkastingskravet er at avtalen om statleg kjøp av persontogtenester tek utgangspunkt i dagens inntekts- og kostnadsnivå knytta til togproduksjonen. Dei statlege kjøpsavtalane etter 2001 har ikkje gitt god nok kostnadsdekking for togproduksjonen.

Førebels samla øvre ramme til kjøp av persontransporttenester med jernbane tek utgangspunkt i at nivået på løyvinga i planperioden vil ligge på om lag same nivå som i dag, jf. omtale i kapittel 4.3.2. Med dette som utgangspunkt er det etter departementet si vurdering viktig at framtidige avtaler om kjøp av persontransporttenester blir utforma slik at dei medverkar til å auke effektiviteten og resultatbetringa i NSB. Ein vesentleg føresetnad i denne samanheng er at NSB blir gitt høve til å tilpasse togtilbodet til etterspurnaden. I dagens situasjon er det fastsette avkastningskravet i følgje styret ikkje oppnåeleg utan at NSB reduse-

rer det kommersielle persontogtilbudet sitt. Dessutan må eit eventuelt sal av stasjonar, utleige av stasjonar og/eller andre ressursar i følgje styret skje på forretningsmessige vilkår.

5.3 Utbytte

Både for staten som eigar og for styret i NSB er det viktig å kunne leggje til grunn ein langsiktig og forpliktande utbyttepolitikk. Dette vil gi meir opplagde inntekter til staten og gjere det lettare for selskapet å planleggje i forhold til investerings- og lånebehovet både på kort og lang sikt. Ein bør berre foreta justeringar i utbyttepolitikken i løpet av planperioden dersom det skjer vesentlege endringar i dei føresetnadene som er lagde til grunn.

I St.meld. nr. 19 / Innst. S. nr. 138 (1998–1999) blei det formulert ein langsiktig utbyttepolitikk der 30 prosent av årsresultatet blei fastsett som ei øvre grense for utbyttet. For perioden 1999–2000 blei det lagt til grunn at det ikkje skulle takast ut utbytte frå selskapet og at eit eventuelt overskot skulle først attende til selskapet til eigenkapitalfinansiering av nyinvesteringar. I St.meld. nr. 48 / Innst. S. nr. 328 (2000–2001) blei denne politikken vidareført for perioden 2001–2003 som følgje av konsernet sine investeringsplanar i nytt persontogmateriell, eigenkapitalsituasjonen i konsernet og utviklinga i lønsemda i selskapet.

NSB står framleis overfor store utfordringar for å betre lønsemda i persontogdrifta og godstogdrifta i åra som kjem. Dette medfører at selskapet må gjennomføre ytterlegare kostnadseffektiviseringar og ha auka fokus på inntektene. Vidare står konsernet overfor ein stor økonomisk risiko i samband med at det blir opna for konkurranse i persontrafikken med tog. Med bakgrunn i NSB sin økonomiske situasjon og den auka risikoen i verksemda, legg styret til grunn at det førebels ikkje blir planlagd med utbytte frå NSB. I følgje styret vil konsernet frå slutten av planperiode 2004–2008, når gjennomføringa av konkurranseutsetjinga og konsekvensane for NSB er nærmare avklarde, kunne gi utbytte til eigar.

I følgje langtidsplanen til NSB for perioden 2004–2008 vil det årlege investeringsnivået bli redusert frå 1,9 mrd. kroner i 2004 til under 1 mrd. kroner i komande år. Bakgrunnen for denne reduksjonen er at det store investeringsprogrammet i persontogverksemda med innkjøp av nytt

togmateriell blir venta fullført i 2004. Samstundes har NSB pr. i dag oppnådd ein god nok eigenkapitalandel på 45 prosent. Dette gjev grunnlag for å vurdere endringar i utbyttepolitikken overfor selskapet. Regjeringa legg opp til å endre utbyttepolitikken på line med andre fristilde statlege verksemdar der utbyttet blir sett lik innlånsrenta til staten multiplisert med eigenkapitalen, avgrensa oppover til ein viss prosentdel av årsresultatet etter skatt. Regjeringa vil kome nærmare attende til dette i budsjettet for 2006. Det blir lagt til grunn verdijustert eigenkapital (marknadsverdi). Pr. i dag ligg det føre berre bokført eigenkapital, men Samferdselsdepartementet tek sikte på å gjennomføre ei ny verdivurdering av selskapet i samband med neste eigarmelding om NSB.

Den føreslåtte modellen vil etter Samferdselsdepartementet si meining gi ein utbyttepolitikk der utbyttet i større grad er uavhengig av resultat til NSB og kan gi meir sikre inntekter til staten. I tillegg blir selskapet gitt klare incentiv til å fokusere på lønsemda i verksemda.

Ved at utbyttet blir avgrensa oppover til ein viss prosentdel av årsresultatet etter skatt, vil det ikkje bli teke ut utbytte ved underskot. Etter Samferdselsdepartementet si vurdering inneber utbyttmodellen ei synleggjering og konkretisering av kapitalkostnadene slik at ein unngår binding av kapital som ikkje trengs i selskapet og inspirerer leiinga til å ta vare på kapitalen på ein bedriftsøkonomisk god måte. Utbyttepolitikken fungerer dermed som ein styringsmekanisme for leiinga til å drive selskapet effektivt og lønsamt. I tillegg til å fungere som eit styringsverktøy, tek modellen finansielle omsyn. Dersom selskapet får eit overskot vil det uavhengig av storleiken på dette, få behalde ein del av overskotet.

Uavhengig av dette bør det bli lagt opp til ei særskild vurdering av utbytte på eit eventuelt overskot som blir generert på bakgrunn av ekstraordinære disposisjonar i selskapet, jf. til dømes eit eventuelt sal av stasjonar til Jernbaneverket dersom dette blir aktuelt.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 29. oktober 2004 om verksemda til NSB AS for perioden 2004–2006 blir send Stortinget.

Vedlegg 1

NSBs virksomhetsplan 2004–2008 (§ 10-plan, styrevedtatt 16. april 2004)

1 Innledning

Styret har de siste årene prioritert basiskvalitet gjennom arbeid med trafikkssikkerhet, punktlighet og regularitet, og det gir resultater.

Styrets fokus er å utvikle et selskap med tilstrekkelig konkurransekraft i de ulike transportmarkedene i Norden. Styret understreker i den sammenheng betydningen av rammebetingelser som sikrer konkurranse på like vilkår. Valget av omfang, tempo og regelverk i anbudsutsettingen av persontogtjenester vil være av stor betydning for NSB.

Styrets utgangspunkt er at toget utgjør grunnstammen i kollektivtilbudet fra NSB. Bussen supplerer og utfyller toget og tar del i et liberalisert ekspressbussmarked. NSBs strategi er at tog og buss utvikles i nye markeder; i samspill når dette gir et bedre tilbud til kundene og rammebetingelsene ligger til rette for slike lønnsomme løsninger. Norden er hjemmemarked for persontrafikken med tog og buss. Godsvirksomheten videreutvikles gjennom allianser og internasjonal satsing på kombinerte transporter for å oppnå lønnsomhet.

Styret i NSB AS legger med dette fram planene for NSB-konsernets virksomhet i henhold til § 10 i selskapets vedtekter. I planen bygger styret på det strategiske fundamentet for NSB som ble trukket opp våren 2001. Utgangspunktet var NSBs alvorlige økonomiske situasjon, sviktende omdømme og et framtidig liberalisert marked for gods- og persontransport. Styret valgte å konsentrere seg om kjernevirksomheten i selskapet som grunnlag for å forbedre lønnsomheten. Dette medførte omfattende effektiviserings- og endringsprosesser i 2001, 2002 og 2003 som resulterte i reorganisering, utskilling av virksomhet i egne aksjeselskap og salg av virksomheter.

Tiltakene i denne planen er nødvendige for å sikre NSB tilstrekkelig konkurransekraft gjennom trafikkssikre, forutsigbare og attraktive transporttjenester. En stor oppgave for konsernet

i planperioden blir å gjøre seg klar for konkurranse på jernbanenettet.

2 Sammendrag

NSBs styre legger stor vekt på at selskapet skal levere sikre, forutsigbare og attraktive transporttjenester. Årets § 10-plan bygger i hovedsak på fjorårets plan og veivalg men med de endringer som økende klarhet i konkurranseutsettingen av jernbanestrekninger tilsier.

De viktigste elementene i styrets plan for å utvikle lønnsomhet og konkurransekraft er:

- Toget utgjør grunnstammen i kollektivtilbudet fra NSB. Bussen supplerer og utfyller toget og tar del i et liberalisert ekspressbussmarked. Tog og buss utvikles i nye markeder; i samspill når dette gir et bedre tilbud til kundene og rammebetingelsene ligger til rette for slike lønnsomme løsninger. Norden er hjemmemarked for persontrafikken med tog og buss.
- Godsvirksomheten videreutvikles gjennom allianser og internasjonal satsing på kombinerte transporter for å oppnå lønnsomhet.
- For å styrke lønnsomhet og konkurransekraft gjennomføres en rekke tiltak for å stabilisere og deretter øke salget og inntektene fra persontog samt redusere driftskostnadene.
- NSB skal bedre soliditet og redusere finansiell risiko gjennom salg av driftsuavhengige eiendommer.
- Styret legger til grunn at konkurransen innen transportsektoren blir lik og rettferdig slik at NSB kan delta på de samme vilkårene som andre deltagere i de kommende anbuds konkurransene. Dette betyr bl. annet;
 - En tidsmessig og trafikkssikker infrastruktur. Offentlig satsing på strekninger der det er tilstrekkelig trafikkgrunnlag, uavhengig av om det er «nye» eller «gamle» aktører som yter eller skal yte transporttjenestene på strekningene.

- Rammebetingelser og anbudsregler for persontogtjenester med like konkurransevilkår som ivaretar sikkerheten og hensynet til kundene og som gjør det attraktivt å fornye togmateriell og andre driftsmidler i et langsiktig perspektiv.
- Avtalen om offentlig kjøp må omfatte all togtrafikk som det er et samfunnsmessig behov for å videreføre, men som ikke gir bedriftsøkonomisk lønnsomhet.
- Eierstyring og selskapsledelse skal utvikle verdiene i selskapet. Statens øvrige roller utøves uten å stille NSB i en særstilling i forhold til konkurrentene.

For å kunne oppnå en avkastning i samsvar med eiers krav er det styrets vurdering at følgende forutsetninger må oppfylles:

- 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.

Det er forutsatt at utleie av ressurser til andre togoperatører og til Jernbaneverket skjer på forretningsmessige vilkår. NSB tar sikte på å tilfredsstille kundenes forventninger om en sikker, forutsigbar og attraktiv transporttjeneste.

Årsresultatet for NSB-konsernet (etter skatt) skal øke fra 150 millioner kroner i regnskapet for 2003 til ca. 350 millioner kroner i slutten av planperioden (2008). Resultatforbedringen knytter seg til:

- Restrukturering og effektivisering som styrker lønnsomheten i NSB AS.
- Ny rammeavtale for offentlig kjøp av persontogtjenester fra 2007 skal gi tilfredsstillende lønnsomhet fra den del av transportvirksomheten hvor staten kjøper tjenester.
- Mer effektiv drift av persontogvirksomheten vil gi positive bidrag og et lavere investeringsnivå vil redusere finanskostnadene.
- Overskudd fra CargoNet AS som resultat av satsing på økt nasjonal og internasjonal kombivirksomhet etter avvikling av ulønnsomme produkter og strekninger.
- Nettbuss konsoliderer og tar ut synergier som følge av vekst og vinner lønnsomme anbud.
- Verdiutvikling og senere salg av driftsuavhengige eiendommer.

I persontogvirksomheten legges det vekt på å forenkle og tilpasse tilbudene til kundenes etterspørsel i de ulike markedene. For den kommersielle persontogvirksomheten, som omfatter regiontogene på strekningene Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim og Oslo-Kristiansand, samt utenlandstogene som i dag drives av Linx, rettes oppmerksomheten mot å eliminere de store økonomiske tapene og legge grunnlag for en sunn økonomi. Dersom trafikken reduseres, vil togmateriell som ikke kan omdisponeres til lønnsom produksjon bli leid ut eller solgt.

Investeringsnivået for NSB-konsernet reduseres fra 1,9 mrd. kroner i 2004 til knapt en milliard kroner i de etterfølgende årene. Nedgangen skyldes at det store investeringsprogrammet i nye persontog fullføres i 2004. NSB beregner et lånebehov på 700-800 mill. kroner i 2004. Det forutsettes at eieren ikke gjør noe kapitaluttak i planperioden.

3 NSBs nåsituasjon

3.1 Trafikksikkerhet

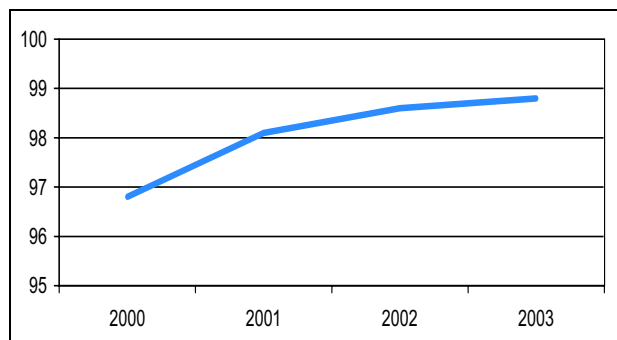
Trafikksikkerheten i person- og godstogvirksomheten utviklet seg positivt i 2003. Det forekom ingen større jernbaneulykker, og ingen passasjerer ble drept eller alvorlig skadet pga feilhandlinger fra NSBs side. Antall mindre alvorlige personskader er lavere enn i de to foregående år.

I bussvirksomheten omkom ingen passasjerer eller egne ansatte i 2003. I to sammenstøt mellom buss og personbil omkom til sammen fire personer.

NSB arbeider systematisk og målrettet for å styrke trafikksikkerheten. Arbeidet bygger på moderne prinsipper for sikkerhetsstyring, hvor tilløpsrapportering og risikoanalyser danner grunnlag for prioritering av forbedringstiltak. Rapportering om utviklingen innen trafikksikkerhet er faste punkter på alle styre- og ledelsesmøter i konsernets transportvirksomheter.

3.2 Regularitet og punktlighet

I 2003 oppnådde NSB en regularitet som viser at 98,9 prosent av alle persontogavganger ble gjennomført som planlagt. Det var en forbedring i forhold til 2002. Målet er 99 prosent regularitet. Antall feil på togmateriell som førte til at toget stoppet ble redusert i forhold til året før. NSB arbeider systematisk med å identifisere og gjennomføre tiltak for å forbedre punktlighet og regularitet.

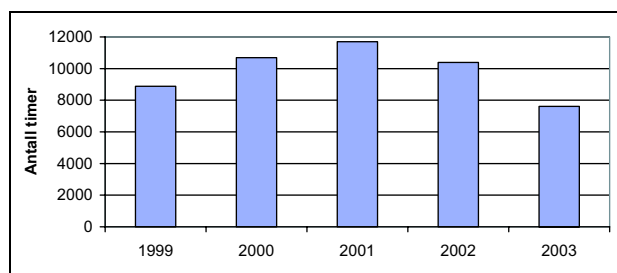


Figur 1.1 Regularitet (avganger uten innstillinger eller delinnstillinger i %)

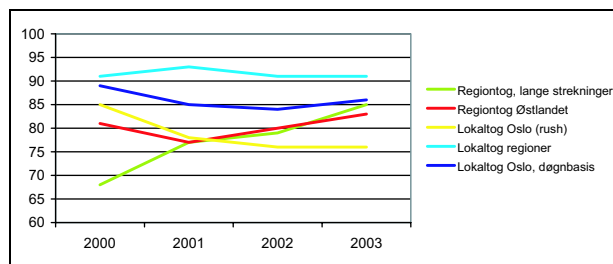
Punktligheten for NSBs tog viser også en positiv utvikling i 2003. Det illustreres i figur 1.2 som viser utviklingen i totalt antall timer forsinkelse for NSBs persontog.

I gjennomsnitt for året var 84 prosent av alle NSBs persontog i rute ved ankomst til sine endestasjoner mot 82 prosent året før. NSB venter ytterligere forbedring i 2004. For regiontog og lokaltog i Oslo-området var det i 2003 en betydelig forbedring i forhold til året før. Lokaltog Oslo i rushtiden isolert, samt lokaltog i andre deler landet har en punktlighet omtrent på samme nivå som året før. For regiontog på fjernogstrekningene i Sør-Norge er punktligheten 85 prosent, som er den høyeste punktligheten siden målingene startet i 1971. Målet for punktligheten er at 90 prosent av alle persontog skal være i rute, hvilket for lokaltog og regiontog i Østlandsområdet betyr ankomst på endestasjon senest tre minutter etter rutetid, og for regiontog for øvrig senest fem minutter. Godstogene hadde i 2003 en punktlighet omtrent som året før.

Det store anleggsarbeidet i forbindelse med nytt dobbeltspor på Drammenbanen har bidratt til at det har vært vanskelig å holde rutetidene i Oslo-området, spesielt i lokaltrafikken mot Drammen og videre mot Vestfold og mot Kongsberg. I



Figur 1.2 Forsinkelser totalt i timer 1999-2003 Alle tog



Figur 1.3 Punktlighetsutvikling

samarbeid med Jernbaneverket legges det stor vekt på å redusere antall feil i jernbanens infrastruktur. Dette vil forbedre punktligheten på togene i Oslo-området.

Mot slutten av første kvartal 2004 ser NSB begynnende positive resultater fra forbedringsarbeidet. Punktlighet for tog på Vestfoldbanen og for lokaltog i rushtiden i Oslo-området er tidvis over 90 prosent, sammen med en ytterligere forbedring generelt over hele landet.

Mellom tiltakene som NSB gjennomfører for å bedre punktligheten er:

- Systematisk forbedring av togmateriellet, herunder kvalitetssikring av nye lokaltog.
- Nye informasjonssystemer og -rutiner ved avvik.
- Sammen med Jernbaneverket gjennomføres konkrete punktlighetsprosjekter.
- Sammen med leverandøren av vedlikeholdstjenester styrker NSB arbeidet med å sikre at togmateriellet alltid er klart i riktig tid før togavgang.

Det er nødvendig å forbedre jernbanens infrastruktur for at det skal være mulig for NSB å nå punktlighetsmålene med dagens togproduksjon i Oslo-området.

Satsingen på kombinerte transport (containertransporter) med gods stiller strengere krav til punktlighet enn tradisjonelle vognlasttransporter. Det har sammenheng med den store andelen varer av høy verdi i disse transportene, samt stadig strengere krav til at transportene kommer fram til kundene til avtalt tidspunkt. CargoNet arbeider med stadige forbedringer for å kunne yte kundene en tilfredsstillende punktlighet.

3.3 Omdømme og kundetilfredshet

Kundetilfredsheten i persontrafikken er noe bedre enn året før. Kunden opplever bedre punktlighet, bedre informasjon og lettere tilgang til bil-

Tabell 1.1 Kundetilfredshet 2002–2003:

	Høst 2002	Høst 2003
Persontog totalt	60	62
Lokaltog	57	58
Regiontog	64	67

letter. Kundetilfredsheten for regiontog er nå på et akseptabelt nivå, mens nivået ligger betydelig lavere når det gjelder lokaltog i Oslo-området.

NSBs Kundetilfredshetsmåling (KTI) måler hvordan kundene opplever den tjenesten de kjøper. I løpet av 2002 og 2003 ble det i samarbeid med TNS Gallup gjennomført to kundetilfredshetsmålinger for NSB. Undersøkelsene ble gjennomført på alle strekninger hvor NSB kjører tog.

Tilbakemeldingene som kundene gir, omregnes til KTI-resultater på en skala fra 0-100. Et resultat under 60 regnes som svakt og over 70 som godt, og over 75 er det meget godt.

Kundetilfredsheten for NSBs persontog totalt er fortsatt for lav, men målingene høsten 2003 viser en forbedring fra året før. Tiltakene som er iverksatt begynner å gi effekt. Ikke minst gjelder dette punktlighetstiltak, forbedret informasjon til kundene og lettere tilgang på billetter. Disse forholdene oppfattes av kundene samlet sett som bedre.

I undersøkelsen fra 2003 bekrefter kundene at NSB er blitt betydelig bedre på salg og distribusjon av billetter. Kundene opplever at informasjonen ved billett kjøp er lettere tilgjengelig og mer pålitelig, samtidig som det er blitt langt enklere å kjøpe billetter til regiontogene.

Når det gjelder Nettbuss, hadde TIMEkspresstog-nettverket i 2003 en kundetilfredshet på 77,5. Den beste ruta var Tjøme/Tønsberg-Oslo med en kundetilfredshet på 83,6. Hønefoss-Oslo var svakest med en score på 69,7. De viktigste driverne for tilfredshet er basiskvalitet, antall avganger, informasjon, personalets opptreden og billettprisen. Alle parametrene, bortsett fra pris, har en høy tilfredshetsscore.

Nettbuss' øvrige virksomhet har et annet opplegg for måling av kundetilfredshet. Her benyttes det karakterskala fra 1 til 4 hvor 4 er best. I 2003 var snittresultatet på 3,3, noe som må sies å være tilfredsstillende og er på nivå med tidligere år. Medarbeiderne i Nettbuss har sin fulle oppmerksomhet rettet mot å gjøre forbedringer.

3.4 Trafikkvolum 2003

Trafikkvolumet angis som antall reiser og som mengde transportarbeid dvs. antall reiser multiplisert med antall kilometer kjørt. For et togselskap er transportarbeid en mer relevant måleenhet enn for kollektivselskap som transporterer kundene over korte strekninger.

Økningen i busstrafikken fra 2002 til 2003 var et resultat av oppkjøpet av Team-konsernet.

Nedgangen i togtrafikken i 2003 har flere årsaker. Toget har møtt skjerpet konkurranse fra fly, ekspressbuss og privatbil. Det har sammenheng med dagens relativt lave drivstoffpriser for bil og bygging av nye motorveistreknninger. Mange nye ekspressbusstilbud er dukket opp og flybilletter til lave priser tilbys på stadig flere strekninger. NSBs persontog tar opp konkurransen, og mot slutten av 2003 i begynnelsen av 2004 viste det seg at de tiltak NSB har satt i verk begynner å få effekt slik at NSB venter flere passasjerer i persontogene i 2004 enn året før.

Mot slutten av året 2003 registrerte NSB etter to års trafikknedgang et positivt vendepunkt i utviklingen i antall togpassasjerer. Totalt reiste 45 millioner passasjerer med NSBs persontog i 2003, det er 1,3 prosent færre reiser enn i 2002 (eksklusiv Flytoget). Lokaltrafikken i Oslo viste ved trafikktegninger i oktober 2003 10 prosent økning sammenliknet med oktober året før. Økningen i lokaltrafikken totalt for året ble mellom tre og fire prosent. Også lokaltrafikken rundt de andre store byene i Norge viste økning i antall reiser mot slutten av året. Regiontogene på de lengste strekningene i Sør-Norge hadde i fjor en gjennomsnittlig tilbakegang i antall reiser på åtte prosent sammenliknet med året før. Antall reiser med region-

Tabell 1.2 Antall reiser og utført transportarbeid pr. år i NSB-konsernet:

År	2001	2002	2003	Endring 2002/2003
Antall mill. reiser med tog	49,4	45,8	45,2	- 1,3 %
Transportarbeid tog (mill. pkm)	2439	2264	2204	- 2,7 %
Antall mill. reiser med buss	43,0	48,3	74,6 *	+ 58%

* Inkluderer TeamTrafikk-konsernet fra 2003.

tog på Østlandet økte med unntak av togene på Vestfoldbanen. Trafikken i lokaltogene på Nordlandsbanen nær Trondheim og Bodø øker, og regiontogene på hele strekningen hadde en økning på to prosent i 2003.

De første månedene i 2004 har gitt betydelig oppgang i antall passasjerer, primært som effekt av de tiltak NSB har iverksatt for å styrke persontogenes konkurransekraft og attraktivitet.

3.5 Økonomiske resultater og finansiell stilling i 2003

NSB-konsernet viser et årsoverskudd i 2003 på 150 millioner kroner mot seks millioner kroner i 2002. Forbedringen skyldes salget av Flytoget AS, som i konsernregnskapet for 2003 gir en salgsgevinst på 241 mill. kroner. Driftsresultatet i konsernet ble null i 2003 mot et driftsresultat på 108 millioner kroner i 2002. Nedgangen skyldes reduksjon i salgsgevinster i eiendomsvirksomheten. Denne reduksjonen oppveies delvis av en forbedring i konsernets togvirksomhet.

Morselskapet NSB AS viser et årsoverskudd på 30 millioner kroner mot 44 millioner kroner i 2002. Konsernbidrag fra datterselskaper er inkludert i resultatet med 154 millioner kroner i 2003 mot 141 mill. kroner i 2002. Driftsresultatet er på grunn av kostnadsreduksjoner forbedret med 35 millioner kroner sammenlignet med forrige år.

Resultatet for persontogvirksomheten viste framgang i 2003 men er likevel en av de største utfordringene for konsernet. Driftsresultatet i virksomheten viste et underskudd på 154 MNOK mot et underskudd på 231 MNOK året før. Underskuddet har oppstått først og fremst på driften av kommersielle persontog på strekningene Dovrebanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen mellom Kristiansand og Oslo. Dette er strekninger hvor staten ikke kjøper transporttjenester. Forsinket leveranse av nye lokaltogsett har medført økte kostnader og bidrar til svekkelse av resultatet av årets drift. Det gjennomføres et omfattende arbeid for å få til forbedringer innen persontogvirksomheten.

Nedgangen i antall passasjerer fra 2002 til 2003 gjør at resultatene fra NSBs persontog fortsatt er negative. Kontantstrømmen fra den kommersielle persontogvirksomheten er negativ, og NSB mener at det ikke er grunnlag for bedriftsøkonomisk lønnsomhet i denne virksomheten. Analyser som er gjort på oppdrag fra Samferdselsdepartementet basert på andre forutsetninger, viser imidlertid at de kommersielle persontogene samfunnsøkonomisk sett er lønnsomme. Det er

derfor bebudet at nattogene fra 2005 vil komme innenfor ordningen med offentlig kjøp, og at passasjertogvirksomheten på Bergensbanen og Sørlandsbanen senere vil bli lagt ut på anbud.

Bussvirksomheten bidro positivt til NSBs driftsresultat i 2003 med 71 millioner kroner, som er på samme nivå som i 2002. Rammebetingelser og generell lønnsomhetsutvikling i bransjen gjør at driftsresultatet for 2003 isolert sett må anses som tilfredsstillende for året, men avkastningen må forbedres. Knappe marginer i avtalene med fylkeskommunene gir små muligheter for å møte økte driftskostnader. Styret mener at lønnsomheten må forbedres innenfor nåværende virksomhet og at innsatsen for vekst må settes inn på områder med tilfredsstillende lønnsomhet.

Nettbuss etablerte seg i Sverige 1. januar 2002 ved kjøp av selskapet Orusttrafiken AB, som driver bussvirksomhet vest og sør i Sverige.

NSBs godstogvirksomhet ble fra 1. januar 2002 omdannet til selskapet CargoNet AS, med det svenske selskapet Rail Combi AB som heleid datterselskap. Omstillingsarbeidet for å skape lønnsom drift i godsvirksomheten begynner å gi resultater. Driftsunderskuddet i NSBs samlede godsvirksomhet ble på 40 millioner kroner i 2003 mot 67 millioner kroner året før. Årsaken til det forbedrede resultatet er i hovedsak avvikling av ulønnsomme tilbud og produkter. Fra årsskiftet 2003/2004 har NSB avviklet tapsbringende vognlast- og ekspressgodsvirksomhet.

NSBs eiendomsvirksomhet hadde i 2003 et driftsoverskudd på 71 millioner kroner (inkl. salgsgevinster) mot 312 millioner kroner året før. Eiendomsvirksomheten omfatter et totalt utleieareal på ca. 760 000 kvm og et betydelig tomteareal for kommersiell utvikling. Det heleide datterselskapet ROM eiendomsutvikling AS utvikler de eiendommene som ikke er driftsrelatert. Selskapet har et utviklingspotensial i sentrale tomteområder i de store byene.

Jernbaneverket og NSB undertegnet 23. desember 2002 en intensjonsavtale som gir Jernbaneverket rett til å kjøpe stasjoner og enkelte kommersielle bygg og aktiviteter fra NSB. Avtalen ble inngått med forbehold om Stortingets godkjenning og tilfredsstillende finansiering. Det avtalte salgsbeløpet er fastsatt på grunnlag av uavhengig taksering av eiendommene. Intensjonsavtalen omfatter om lag 400 stasjoner og gjelder fram til 1. juli 2004. NSB forventer ikke at denne avtalen blir gjennomført nå og legger fortsatte leieinntekter fra eiendommene til grunn for driften i virksomhetsplanperioden.

NSB AS har tilfredsstillende kredittvurderinger fra Standard & Poor's (AA/A-1+) og Moody's (Aa2/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 2003 er på 3.641 MNOK. I tillegg er det etablert en finansieringsreserve på 1.000 millioner kroner gjennom en syndikert trekkrettighet.

Inkludert årets resultat utgjorde egenkapitalen i NSB-konsernet ved årets utgang 5.731 millioner kroner, hvilket tilsvarer en egenkapitalandel på 45 prosent.

4 Utviklingen i NSBs omgivelser

4.1 Utviklingen i persontrafikkmarkedet

Antall passasjerer i togtrafikken har økt gjennom 90-årene, men denne utviklingen ble snudd i 2000. Nedgangen har fortsatt gjennom 2001, 2002 og deler av 2003. Toget har fått svekket sin konkurransekraft i forhold til bil og buss på grunn av bl.a. relativt sett lavere bensinpriser, reallønnsvekst og bedre veier. Jernbanen har en andel av totalmarkedet for persontransport i Norge på fire til fem prosent. Markedsandelen er betydelig høyere i de transportkorridorer hvor NSB kjører tog. Togets andel av fly/togmarkedet på fjernstrekningene i Sør-Norge varierer fra ca 8% til ca 32% i 2003. For mellomlange reiser på Østlandet er toget den desidert største kollektivtransportør. NSBs markedsandel langs Vestfoldbanen er over 20 prosent. Markedsandelen for arbeidsreiser i Oslo-området er også betydelig.

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.

Busstrafikken har i de siste 20 årene hatt lavere trafikk enn på begynnelsen av 80-tallet men har senere gjenvunnet en del, særlig etter 1995. Bussen har en markedsandel på seks til sju prosent av persontransporten i Norge.

Biltrafikken har økt kraftig de siste tiårene, selv om veitrafikken viste stagnasjonstendenser tidlig på 1990-tallet. Veitrafikken har en markedsandel på vel 80 prosent av all persontransport i Norge. En av de viktigste årsakene til bilens høye markedsandel er at bilen i dag er så lett tilgjengelig

for alle. Det er rimelig å anta at personbilen også i tiden framover vil stå for en vesentlig del av transportarbeidet.

I de kommende år er det ventet en moderat vekst for forretningsreiser, mens reiser i ferie og fritid vil øke i takt med inntektsutviklingen. Økt inntekt vil gi økt etterspørsel etter reiser med fly og bil. Arbeidsreiser til og fra de store byene vil øke fordi sentraliseringen vil fortsette.

Dårlig framkommelighet på veiene i rushtiden gir mulighet til å styrke kollektivtrafikken. Jernbanelinjetett i det sentrale østlandsområdet er allerede overbelastet i perioder av døgnet, og det store potensialet som toget har til å ta en langt større andel av transportene forutsetter betydelig raskere takt i investeringer i jernbanens infrastruktur enn det myndighetene har lagt opp til i Nasjonal Transportplan (NTP).

4.2 Utviklingen i godstransportmarkedet

Jernbanens godstransportvolumer (ekskl. malmtrafikken på Ofotbanen) har vært omtrent uforandret de siste 20 årene. Det har vært en betydelig omlegging fra vognlast til kombinerte transporter (containertransporter) de seneste årene. Tradisjonell industri dannet grunnlaget for vognlast med jernbane, men denne delen av industrien er redusert de senere år. "Resterende" industri er i stor grad lokalisert ved havner, noe som gjør skipstransport til et alternativ.

Godstransport på jernbane har sin største konkurransekraft og størst markedsandel i transportkorridorer hvor store godsmengder fraktes over lange avstander. Det er fri konkurranse i transportmarkedet for gods, og konkurransen er økende.

Internasjonaliseringen av norsk økonomi og store strukturelle endringer i det europeiske transportmarkedet åpner for nye utfordringer og muligheter for godstransport på jernbane. En økende del av transportene knyttes til forbruksvarer mellom de store byene. Grunnlaget for industriprodukter vil avta som følge av endringer i næringsstrukturen.

Det ventes ytterligere økning i konkurransen fra nye aktører innen godstransport på jernbane i planperioden.

5 NSBs planer for å sikre en positiv økonomisk utvikling

5.1 Hovedkursen

NSBs styre har lagt vekt på at resultater skal styr-

kes gjennom konsentrasjon om og ledelsesmessig fokus på persontrafikk som hovedsatsingsområde. En lønnsom godsvirksomhet skal utvikles i allianse med internasjonale aktører, mens eien- domsvirksomheten i hovedsak utvikles med sikte på salg av det som ikke er relatert til driften.

For å legge grunnlaget for lønnsomhet blir støttefunksjoner for togdriften effektivisert for å oppnå lavest mulige kostnader med forutsigbar kvalitet. Virkemidler for å effektivisere støttefunksjonene er et omfattende og kontinuerlig forbedringsarbeid, sammenligninger med relevante virksomheter (benchmarking), konkurranseutsetting og at deler av virksomheten skilles ut i egne selskaper (outsourcing) gjennom styrte prosesser. Dette er ledd i NSBs tilpasning til en skjerpet konkurranse ved at det bidrar til å redusere NSBs faste kostnader og gjøre dem mer variable og derved lettere kontrollerbare.

NSB skal opprettholde sin posisjon som den klart ledende togaktøren og den betydeligste kollektivtransportøren i Norge. Gjennom forbedring av tilbudet og økt konkurransekraft skal NSB videreutvikle sin ledende posisjon i Norge innen tog- og bussvirksomhet, vinne anbud innenfor offentlig kjøps-området og gjennom kontrollert og lønnsom ekspansjon utvide markedet til tog- og bussvirksomhet i Norden.

NSBs visjon for virksomheten er:

NSB skal være kundenes favoritt, og Nordens mest nyskapende transportkonsern

NSB legger vekt på å utvikle tilbudene til kundene i samsvar med kundenes behov, og skal oppnå økt konkurransekraft ved å effektivisere operativ drift og ressursutnyttelse.

5.2 Persontrafikk er hovedsatsingsområdet

Toget utgjør grunnstammen i kollektivtilbudet fra NSB. Bussen supplerer og utfyller toget og tar del i et liberalisert ekspressbussmarked. Tog og buss utvikles i nye markeder; i samspill når dette gir et bedre tilbud til kundene og rammebetingelsene ligger til rette for slike lønnsomme løsninger. Norden er hjemmemarked for persontrafikken med tog og buss.

Når markedet liberaliseres, vil NSB vurdere allianser også med internasjonale aktører. Styret legger vekt på at NSB opprettholder kvalitet i driften og tilbyr kundenvennlige og kostnadseffektive transportløsninger. Med basis i en effektiv drift og kompetanse på persontogmarkedets behov og utfordringer, vil NSB legge grunnlaget for å konkurrere om oppdrag på persontogstrekninger.

5.3 Utvikling av NSBs persontogvirksomhet

NSB har som mål for persontogvirksomheten å vinne anbudene, vinne konkurransen mot andre transportmidler og erobre stadig flere kunder. Et systematisk forbedringsarbeid er iverksatt for å øke konkurransekraften for toget i forhold til bil og buss innenfor infrastrukturens begrensninger. Det er blitt og skal bli enda enklere å være kunde i NSB. For å forbedre kundetilfredshet og lønnsomhet prioriteres tiltak innenfor følgende områder:

- Nye produkttilbud til kunden
- Effektiv togproduksjon
- Konkurransedyktige rutetilbud
- Effektivt vedlikehold og renhold av tog
- Bedre løsninger for ruteinformasjon og salg av billetter
- Ekstraordinære kostnadsreduksjoner

Liberaliseringen av ekspressbussmarkedet i Norge fører til betydelig skjerpet konkurranse fra ekspressbuss på alle strekninger. Produksjonsvolumet i lokal- og regiontogtrafikken på Østlandet forutsettes stabilt i perioden, men med en omlegging av rutetilbudet når første del av det nye dobbeltsporet i Vestkorridoren tas i bruk sommeren 2005. Siktemålet med omleggingen er å oppnå en mer effektiv produksjon og en bedre tilpasning av ressursbruken i forhold til kundebehovet.

Konkurransesituasjonen for regiontogene på de lengste strekningene forventes fortsatt å være utfordrende for toget, med lavpristilbud på flybilletter og sterk konkurranse fra ekspressbussene. Det gir press på prisene og et redusert grunnlag for lønnsom drift.

5.4 Utvikling av NSBs bussvirksomhet

Det er NSBs ambisjon at datterselskapet Nettbuss skal opprettholde posisjonen som det ledende busselskapet i Norge og øke sine markedsandeler i Norden. NSB har drevet busstrafikk siden 1925 og buss er en integrert del av selskapets persontrafikktilbud.

Nettbuss driver ruteproduksjon på kontrakt med fylkeskommunene, ekspressbussvirksomhet og turkjøring. Nettbuss er den tredje største bussaktøren i Norden. De to største aktørene er Swebus (Schøyen) og Connex som begge har sin hovedvirksomhet i Sverige. I Danmark dominerer Arriva og Connex med til sammen over 70 prosent markedsandel.

Nettbuss skal gjennom deltakelse i anbud opprettholde sin posisjon innenfor rutetrafikken i Norge og vokse i Sverige. Basis for dette er selskapets kompetanse på utvikling og drift av rute-trafikk.

Nettbuss har gjennom utvikling av nye rutetilbud oppnådd en betydelig markedsandel innenfor ekspressbussvirksomheten. Sterk konkurranse har bidratt til svekkede marginer, og det er nødvendig å vurdere grunnlaget for enkelte ruter.

Turvirkomheten bidrar med positive økonomiske resultater. Nettbuss har en sterk posisjon i markedet og vil forsterke denne virksomheten gjennom målrettet og profesjonell satsing.

5.5 Utvikling av lønnsom godsvirkomhet

CargoNet fokuserer på kombinerte transporter (containere) på jernbane og har et nettverk i Norge og Sverige med 29 terminaler. I tillegg har selskapet samarbeidspartnere for transporter til og fra europeiske destinasjoner.

Målet for CargoNet AS er å skape et konkurransedyktig selskap for kombinerte transporter på jernbane.

CargoNets visjon er å være «en ledende aktør innen kombinerte transporter».

CargoNet skal på norsk side i tillegg til kombinerte transporter tilby skreddersydde transportløsninger for større industribedrifter, der kunden i prinsippet kjøper lastekapasiteten på hele tog.

5.6 Realisering av NSB-konsernets nordiske strategi

NSB vil posisjonere seg i det nordiske markedet slik at selskapet styrker sin totale lønnsomhet og konkurransekraft.

Det synes nå klart at togstrekninger i Norge vil bli satt ut på anbud i et stort omfang. For NSB vil det være en viktig oppgave å sikre effektivisering og skala for virksomheten bla gjennom etableringer i markeder utenfor Norge. NSB ønsker at konsernets satsing utenlands skal bidra til en positiv verdiutvikling for eieren. Konsernets nordiske strategi er en konsekvens av at markedet også for transportvirksomheter nå brer seg over landegrensene og at nye muligheter dermed åpner seg i nye markeder.

Enhver bedrift som opplever konkurranse på hjemmebane vil søke nye muligheter andre steder. Flere land har nå åpnet for anbud i sine hjemmemarkeder og lagt grunnlaget for en internasjonalisering av bransjen:

- DSB har lagt inn bud på togtrafikk internasjonalt – og har vunnet anbud i Sverige etter å ha tapt anbud til Arriva på hjemmebane.
- Også de nasjonale jernbaneselskapene i Nederland, Frankrike og Tyskland etablerer seg i markeder utenlands.

5.7 Eierskap og virksomhetsområder

NSBs styre har besluttet et strategisk grunnlag for konsernet som baserer seg på at NSB skal utvikle, produsere og markedsføre attraktive persontrafikkprodukter i Norden med forutsigbar kvalitet tilpasset kundenes behov. Langsiktig lønnsomhet skal være grunnlaget for valg av hvilke persontrafikkjenester NSB skal tilby i de ulike markeder.

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

En stadig større del av persontransporten i Vest-Europa blir utført av transportselskaper som driver virksomhet med tog, buss og andre transportmidler. Det er et fortrinn for en persontransportoperatør å kunne etablere tilbud med det transportmiddel som er best for kundene i de enkelte markedene. Skal NSB kunne betjene sine kunder og skape verdier i et marked med internasjonal konkurranse, må NSB konkurrere på like vilkår med konkurrentene.

Styret har valgt en strategi der Nettbuss på dette grunnlaget skal fortsette å være en viktig og integrert del av kjernevirksomheten i NSB-konsernet.

Ved etableringen av CargoNet var det opprinnelig planlagt en Fase 2 der en tredje eier var tenkt introdusert. Det ligger en begrensning fra eier om at NSB skal eie minimum 51 prosent av aksjene i selskapet. Det er styrets vurdering at NSBs eierskap til CargoNet bør videreføres, men at fremtidig eierskap må vurderes ut fra hva som vil bidra mest til verdiutviklingen av selskapet. Styret bør kunne velge reduksjon i eierandel dersom det vurderes å være mest fordelaktig for å

sikre lønnsom drift og utvikling av verdiene i virksomheten. Det vil gjøre situasjonen enklere i drøftinger med mulige nye samarbeidspartnere.

Den positive utviklingen i kombinerte transporter og avvikling av ulønnsomme produkter gir resultatforbedringer som danner grunnlag for en godsvirksomhet med stabil lønnsomhet og lav risiko.

5.8 Konkurransetsetting av støttefunksjoner

Med sterkere konkurranse både på og om sporet, samt en sterkere ekspressbusskonkurranse, er det viktig å ha mulighet til å tilpasse virksomheten i takt med endringer i etterspørselen. NSB vil derfor gjennomføre hensiktsmessig konkurranseutsetting av støttefunksjoner til hovedvirksomheten. Konkurransetsetting er ikke et mål i seg selv for NSB, men et virkemiddel til å skape lave og mer variable kostnader.

Ved gjennomføring av konkurranseutsetting vil NSB legge vekt på å beholde nødvendig styring med leveransene fra kritiske støttefunksjoner til togdriften.

5.9 Salg av eiendomsvirksomhet

Eiendomsvirksomheten har helt siden etableringen av NSB BA i 1996 utgjort en stor del av verdiene i selskapet. Både gjennom eiendomssalg og drift har eiendomsvirksomheten bidratt vesentlig til NSB-konsernets kontantstrøm og resultater.

Med bakgrunn i styrets beslutning i 2001 om konsentrasjon om kjernevirksomheten, arbeides det med videreutvikling for salg av driftsuavhengige eiendommer.

En intensjonsavtale mellom NSB og Jernbaneverket om Jernbaneverkets rett til å kjøpe stasjoner fra NSB ble inngått 23. desember 2002. Denne forutsetter politisk behandling for å sikre Jernbaneverket nødvendig finansiering av avtalt kjøpesum. For NSB er det avgjørende for gjennomføring av en slik transaksjon at Jernbaneverket blir tilført nødvendige midler til kjøpet av stasjoner, og at finansieringen gjøres utenfor de ordinære rammene til jernbaneformål. Avtalen opphører 1.7.04. Styret viser i denne sammenheng til sitt brev til Samferdselsdepartementet av 4. april 2003 og til senere korrespondanse.

6 Utfordringer knyttet til rammebetingelser

6.1 Satsing på jernbanens infrastruktur der det er grunnlag for høy kollektivandel

I Europa er det få land som har så høy andel av enkeltsporet togdrift som Norge. Samtidig er det høy utnyttelse av infrastrukturen, særlig på Østlandet. I Oslo-området er infrastrukturen overbelastet i deler av døgnet. En betydelig del av infrastrukturen ble utbygd for over 100 år siden og jernbanesporene følger i hovedsak fortsatt de gamle traséene.

NSB støtter i hovedsak prioriteringene som ligger i Nasjonal Transportplan, men understreker at tempoet i utbyggingen er altfor lavt i forhold til behovet. NSB presiserer at jernbaneinvesteringene viser meget god samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Kapasiteten i infrastrukturen har meget høy utnyttelsesgrad på viktige strekninger med stort kundegrunnlag. For å kunne øke markedsandelen vesentlig for toget, mener NSB at utbyggingstakten må økes betydelig i områder der jernbanen kan bidra sterkere til å øke kollektivtransporten. Det innebærer mellom annet at lokaltogstrekningene inn til Oslo bør ha fire spor, og at det bygges dobbeltspor og gjennomføres andre moderniseringer av infrastrukturen i hele regiontogtriangellet på Østlandet inn mot Oslo fra ytterpunktene Halden, Skien og Lillehammer. Videre bør dobbeltspor på Jærbanen og dobbeltspor inn til Bergen få prioritet. Dette er tiltak som vil gi store positive samfunnsmessige ringvirkninger og lette presset på veiene inn til de store byene.

NSB vil prioritere infrastrukturtiltak for:

- økt sikkerhet, herunder nødkommunikasjon
- økt punktlighet
- økt konkurransekraft for toget

For å legge grunnlaget for et effektivt og attraktivt togtilbud i Norge, må det satses betydelig mer på investeringer for å utvikle en tidsmessig og trafikk-sikker infrastruktur som gir kortere reisetider for kundene. De områder der det er trafikkgrunnlag må gis prioritert. Konkurransetsetting av NSB kan gi reduserte kostnader i togproduksjonen, men løser ikke hovedutfordringen for jernbanen i Norge.

Følgende infrastrukturtiltak prioriteres for å utvikle godstransporten:

- Ny terminal på Ganddal og utvikling av Alnabru er nødvendig for å kunne ta mer av tungtransporten over fra vei til bane og for å kunne fortsette den positive utviklingen innen kombinerte transporter. Uten en kapasitetsøkning på Alnabru vil videre vekst være vanskelig.
- Tiltak bør iverksettes for å øke punktligheten og fremkommeligheten.

6.2 Utfordringer knyttet til anbud i persontrafikken

NSB vil i de kommende årene delta i de første anbudsrundene for persontransport med tog og vil levere anbud når det er forretningsmessig riktig for NSB. Det arbeides systematisk for å forbedre konkurransekraften i forhold til fremtidige konkurrenter. NSB vil fokusere på å kjøre tog der det forventes langsiktig lønnsomhet gjennom tilstrekkelig betalingsvilje hos passasjerer eller staten.

Samferdselsdepartementet vil våren 2004 klar gjøre hvordan anbudssystemet skal fungere og vil inngå avtaler på forretningsmessig grunnlag med NSB om hvordan ressursene i NSB skal kunne stilles til rådighet for andre togoperatører (togmateriell, vedlikeholdstjenester, driftspersonell og billettløsninger).

Regjeringen legger opp til et høyt tempo i anbudsutsettingen. NSB vil søke å bidra til at det så raskt som mulig etableres gode løsninger for kundene og operatørene både når det gjelder togmateriell og billetteringsløsninger, verkstedanlegg, informasjons- og styringssystemer m.v. Det er viktig å sikre at anbudssystemet gir tilstrekkelige incitamenter for togoperatørene til å tenke langsiktig og gjennomføre de rette investeringene for å kunne gi kundevennlige og effektive transporttilbud.

Regjeringen har kunngjort at man etter Gjøvikbanen vil anbudsette all trafikk knyttet til Bergensbanen og Sørlandsbanen inklusive lokal og regional trafikk på disse banestrekningene. NSB har som mål å vinne disse anbudene. Tap av anbud vil få betydelige konsekvenser for selskaps lønnsomhet og for medarbeiderne.

NSB tilpasser seg den nye situasjonen gjennom endringer i konsernet, samtidig som de enkelte selskapene også effektiviserer, rasjonaliserer og tilpasser seg den nye konkurranse situasjonen. NSB trenger stor handlefrihet for å møte denne største endringen som noen gang er iverksatt i norsk jernbane, på en måte som best tjener kundenes interesser, ivaretar eiernes ønske

om fortsatt verdiskapning og tjener konsernets medarbeideres behov for å ha sikre arbeidsplasser.

Det er avgjørende at alle får like rammebetingelser og at konkurransevilkårene i anbudssystemet blir like for alle. Like vilkår for alle, både «gamle» og «nye» aktører må fortsette i årene framover. Godt vedlikehold og nødvendig modernisering av jernbanens infrastruktur på den enkelte strekning må gjennomføres like samvittighetsfullt uansett om strekningen betjenes av en «gammel» eller «ny» operatør. NSB vil for ordens skyld presisere at arbeidet for å skaffe norsk jernbane en bedre infrastruktur ikke må svekkes selv om driften av passasjertog settes ut på anbud.

Styret vil anbefale at det foretas en nærmere vurdering av hvordan det kan utvikles en eierstyring der det er fokus på utvikling av verdiene i selskapet og der staten i sine øvrige roller overfor operatørene likebehandler NSB med konkurrentene.

Når det gjelder anbudssystemet for bussruter, viser erfaringene så langt at det er sterk priskonkurranse om anbudene. Dette medfører at mange operatører har svake økonomiske resultater selv om de vinner anbudskonkurranser. Nettbuss har så langt vunnet ca. 25 prosent av anbudene i Norge. En konsekvens av anbudsregimet på buss er at ansvaret for inntekter og marked flyttes fra operatøren til kjøperen fordi bussoperatøren har en ren kostnadskontrakt med fylket. Dette gir større avstand til markedet, men Nettbuss er bevisst på at det likevel ikke skal svekke kunde- og markedsfokuset og på lang sikt redusere antall passasjerer.

NSB legger til grunn at myndighetene lytter til behovet for økt forutsigbarhet for ansatte i bussbransjen. Mange buss-sjåfører søker seg bort fra yrket på grunn av stress og usikkerhet som følge av for korte anbudsperioder. I en bransje som sliter med rekrutteringsproblemer og hvor kvalitetskravet ikke kan senkes, er dette en svært uønsket utvikling.

6.3 Utfordringer knyttet til togtilbud innenfor og utenfor avtalene om offentlig kjøp

Gjeldende rammeavtale mellom NSB og Samferdselsdepartementet om offentlig kjøp gjelder for perioden 2003–2006. I avtaleperioden skal NSB yte en bestemt togproduksjon mot en forhåndsavtalt årlig kompensasjon. NSB har således i avtaleperioden ansvaret for den faktiske utviklingen i kost-

nader og inntekter. Etter at avtalen ble inngått, har NSBs persontog stått overfor et betydelig fall i antall passasjerer med derav følgende bortfall av passasjerinntekter. Dette bortfallet har det ikke vært mulig å kompensere for gjennom tiltak for å redusere kostnadene. Hovedårsakene til nedgangen ligger hovedsakelig i politiske valg i samfunnsutviklingen, som å satse sterkere på utbygging av motorveier enn av jernbaner, gjøre det langt lettere å etablere nye ekspressbusstilbud og holde prisen på drivstoff til privatbiler og andre bilkostnader nede på et meget lavt nivå.

Dette er forhold som NSB ikke har, og ikke skal ha, innflytelse på. Ikke desto mindre påfører dette NSB i avtaleperioden en betydelig underdekning i sin persontogvirksomhet innenfor offentlig kjøp. Underdekningen samlet for avtaleperioden kan nærme seg en milliard kroner. Hittil har NSB valgt i liten grad å utnytte avtalens mulighet til å redusere togtilbudet når trafikken svikter.

NSB vil arbeide for å gjenopprette balansen i virksomheten innenfor offentlig kjøp gjennom ytterligere kostnadsreduksjoner og tiltak for å få økt trafikk og høyere inntekter.

Både kommersielle nattog og dagtog på fjernstrekningene i Sør-Norge er bedriftsøkonomisk ulønnsomme i dag. Det er NSBs vurdering at det i dagens konkurransesituasjon ikke vil være mulig å drive disse togene med lønnsomhet. Nattogene antas å komme inn under ordningen med offentlig kjøp fra 2005. Når det gjelder dagtogene på strekningene Oslo–Kristiansand, Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim, vil planlagte inntekts- og kostnadstiltak ikke være tilstrekkelige til å gjøre dagens togproduksjon lønnsom. Dersom staten ikke ønsker å inkludere også dagtogene i avtalen om offentlig kjøp, må NSB vurdere å redusere produksjonen ved å ta bort deler av dagtogtilbudet på strekningene. Dette vil kunne redusere tapene betydelig, men samtidig gi overskudd på regiontogmateriell. NSB vil da forsøke å leie ut eller selge deler av den togparken som benyttes på fjernstrekningene.

I henhold til NSBs vedtekter skal et eventuelt salg av togmateriell som benyttes i kommersiell togproduksjon godkjennes av eier. NSB forutsetter at selskapet vil få anledning til å leie ut eller selge en mulig overskytende togkapasitet for å begrense økonomiske tap. Dette vil være nødvendig i situasjoner der det er forretningsmessig riktig å redusere produksjonen og staten velger ikke å opprettholde tilbudet gjennom avtalen om offentlig kjøp.

NSB vil anbefale at avtalene om offentlig kjøp

persontrafikk videreutvikles til å omfatte all togtrafikk som det er et samfunnsmessig behov for å videreføre, men som ikke gir bedriftsøkonomisk lønnsomhet.

NSB har sammen med SJ etablert selskapet Linx AB, som siden juni 2001 har ivaretatt togtilbudet Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg-København. Gjennom Linx har NSB og SJ foretatt en betydelig oppgradering av togtilbudet på de aktuelle strekningene. Fra sommeren 2004 kjøres alle avganger med oppgraderte høyhastighetstog (type X2) som leies fra SJ. Med dagens infrastruktur har det likevel ikke vært mulig å oppnå reisetider som tiltrekker seg kunder som i dag reiser med fly (forretningsmarkedet). Etter at flykonkurransen på strekningen Oslo – Stockholm ble skjerpet i 2003, har Linx mistet en stor del av kundegrunnlaget i lavprissegmentet til fly på strekningen. Resultatet er blitt lavere inntekter og svakere resultater.

Som følge av trafikksvikten for Linx, er tilbudet redusert for å begrense tap i virksomheten. Det arbeides med nye tiltak. De analyser som hittil er foretatt, viser at det i dagens konkurransesituasjon og med dagens infrastruktur er vanskelig å skape bedriftsøkonomisk lønnsomhet i utlandstogene. SJ og NSB vil derfor i løpet av 1. halvår 2004 ta stilling til om det er grunnlag for å videreføre virksomheten i Linx. I den forbindelse vil det bli reist spørsmål om det politisk og samfunnsmessig er ønskelig å opprettholde et internasjonalt togtilbud og om det gjennom samordning med regionale tilbud på begge sider av grensen er mulig å videreføre togtilbudet.

7 Fremtidig økonomisk utvikling for NSB

NSB legger i perioden opp til betydelig forbedring i økonomiske resultater. Dette skal i hovedsak komme som resultat av:

- Restrukturering og effektivisering som styrker lønnsomheten i NSB AS.
- Ny rammeavtale for offentlig kjøp av persontogtjenester fra 2007 skal gi tilfredsstillende lønnsomhet fra den del av transportvirksomheten hvor staten kjøper tjenester.
- Mer effektiv drift av persontogvirksomheten vil gi positive bidrag, og lavere investeringsnivå vil redusere finanskostnadene.
- Overskudd fra CargoNet AS som resultat av satsing på økt nasjonal og internasjonal kombi-

- virksomhet etter avvikling av ulønnsomme produkter og strekninger.
- Nettbuss konsoliderer og tar ut synergier etter vekst og vinner lønnsomme anbud.
 - Verdiutvikling og senere salg av driftsuavhengige eiendommer.

Den største utfordringen for NSB-konsernet ligger innenfor persontogvirksomheten, der de kommersielle togene bidrar sterkt til et negativt driftsresultat. Det er NSBs vurdering at det i dag ikke er mulig å oppnå lønnsomhet for de kommersielle togene, og at det derfor er nødvendig å inkludere også dette togtilbudet i ordningen med offentlig kjøp dersom det er ønskelig å opprettholde dagens produksjonsomfang. Samferdselsdepartementet har i statsbudsjettet for 2004 gjort kjent at nattogene fra 2005 skal inngå i avtalen om offentlig kjøp, og har i NTP gjort kjent at hele Sørlandsbanen og Bergensbanens togtilbud vil bli satt ut på anbud. NSB oppfatter dette slik at det er politisk ønskelig å opprettholde et tilfredsstillende togtilbud på de aktuelle strekningene.

For å unngå unødige tap fra virksomheten, vil NSB søke en rask avklaring på om det er ønskelig for staten å kjøpe denne produksjonen eller om NSB kan tilpasse produksjonen til det omfang som er bedriftsøkonomisk forsvarlig.

7.1 Handlefrihet for å sikre NSBs økonomiske utvikling

Økt konkurranse gjennom liberalisering av transportmarkedet med sannsynlig inntreden av store, internasjonale transportkonserter i det norske transportmarkedet skaper mindre forutsigbarhet for selskapet. NSB trenger derfor handlefrihet og legger økonomiske planer bygget på følgende forutsetninger:

- NSB effektiviserer driften og gjennomfører tilpasninger innenfor kommersiell persontogvirksomhet uten offentlig kjøp. Tilbudet vil tilpasses etterspørselen for å redusere og eliminere økonomiske tap.
- Nivået på NSBs samlede persontogvirksomhet ventes opprettholdt ved at evt. tap i anbud og redusert kommersiell togproduksjon blir søkt kompensert med tilsvarende ny virksomhet utenfor Norge. (Forsiktig nordisk ekspansjon).
- NSB opprettholder eierskap til togmateriell, verksteder og billettsystemer, og leverer tjenester til evt. nye togoperatører i Norge på forretningsmessige vilkår.

- Togmateriell som blir overflødig ved reduksjon av kommersielle togtilbud selges eller leies ut.
- Eierskapet til Nettbuss og CargoNet videreføres som i dag.
- Eierskapet til ROM eiendomsutvikling AS videreføres, med salg av utviklingseiendommer i takt med mulighetene for å realisere verdiene.
- NSB regner i virksomhetsplanen med å beholde stasjonene ved at det avtalte salget av stasjoner til Jernbaneverket ikke gjennomføres. Dette fordi Jernbaneverkets finansiering p.t. ikke er løst.
- NSB beholder dagens kredittrating fra Standard & Poors og Moody's.

7.2 Økonomisk utvikling for NSB

Årsresultatet (etter skatt) for NSB-konsernet ventes å øke fra 150 millioner kroner i regnskapet for 2003 til ca. 350 millioner kroner i slutten av planperioden (2008). Den reelle resultatforbedringen for NSB-konsernet i planperioden er større, fordi konsernresultatet i 2003 er påvirket positivt av konserngevinsten ved salget av Flytoget AS.

Dersom det skulle bli gjennomført overdragelse av stasjonene til Jernbaneverket i henhold til inngått intensjonsavtale, vil NSB få et bortfall i inntekter på 150 millioner kroner. Den finansielle kontantstrømmen forbedres med 125 millioner kroner forutsatt at eieren ikke tar utbytte eller foretar kapitalnedsettelse i tilknytning til salget.

Utviklingen i offentlig kjøp forutsettes å følge den avtalte reguleringen i gjeldende rammeavtale. Videre skal vilkårene i ny avtaleperiode fra 2007 reflektere NSBs reelle behov for offentlig kjøp for den aktuelle togproduksjonen. Det vil medføre at NSB mot slutten av perioden kan oppnå lønnsomhet fra offentlig kjøp-virksomheten.

Investeringsbehovet for NSB-konsernet ventes å bli redusert fra 1,9 milliarder kroner i 2004 til under en milliard kroner i hvert av de etterfølgende årene. Årsaken er at investeringsprogrammet i nye persontog blir sluttført når de siste lokaltogene leveres i løpet av 2004.

Den positive resultatutviklingen bidrar isolert til økning i egenkapital i planperioden. NSB har med de forutsetninger som er lagt til grunn i planene ikke behov for opptil nye langsiktige lån i planperioden etter 2004.

7.3 Mulig utvikling i avkastning fra NSB

Styret konstaterer at NSB i dag ikke er i stand til å

oppnå en avkastning i samsvar med eiers krav. De siste års liberale samferdselspolitikk har brakt mange nye aktører inn i transportmarkedet. Nye tilbud har tatt kunder fra toget og har ført til svekket trafikk- og inntektsutvikling for toget. For å unngå en ytterligere svekkelse av trafikkgrunnlaget, har NSB valgt å opprettholde produksjonsvolumet og har hittil kun gjennomført mindre reduksjoner. Det har derfor på kort sikt ikke vært mulig fullt ut å møte en svekket inntektsutvikling med tilsvarende reduksjon i kostnader, selv om NSB har gjennomført omfattende kostnadsreduksjoner i løpet av de siste årene.

For å kunne oppnå en avkastning i samsvar med eiers krav er det styrets vurdering at følgende forutsetninger må oppfylles:

- 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.

- Evt. salg av stasjoner må skje på forretningsmessige vilkår.
- Utleie av stasjoner eller andre ressurser fra NSB til andre togoperatører og til Jernbaneverket må kunne skje på forretningsmessige vilkår.

I dagens situasjon er ikke det fastsatte avkastningskravet oppnåelig uten at NSB reduserer sitt tilbud av kommersielle persontog. Dagens inntektsnivå av det avtalte produksjonsvolum innenfor avtalen om offentlig kjøp av persontrafikkjenester gir heller ikke lønnsomhet. En vesentlig forutsetning for at NSB skal kunne oppnå avkastningskravet er at avtalen om statlig kjøp av persontrafikkjenester tar utgangspunkt i det reelle inntekts- og kostnadsnivået knyttet til produksjonen. Offentlig kjøps-avtalene etter 2001 har ikke gitt nødvendig dekning.
