

”Hva koster det?”

Jernbaneverkets høringsuttalelse til NOU 2003:6



0 Innholdsfortegnelse

0	INNHOLDSFORTEGNELSE.....	2
1	INNLEDNING OG SAMMENDRAG.....	3
1.1	INNLEDNING	3
1.2	OPPSUMMERING AV JERNBANEVERKETS SYNSPUNKTER	3
2	MÅL OG RESULTATSTYRING.....	4
2.1	OFFENTLIG TJENESTEYTING	4
2.2	STYRINGSINFORMASJON	4
2.3	PRISING MED BASIS I KOSTNADER	7
2.4	BEVILGNING SOM INNTEKT	7
3	OVERGANG TIL PERIODISERINGSPRINSIPP.....	8
3.1	REGNSKAPSAVLEGGELSE.....	8
3.2	GOD REGNSKAPSSKIKK	8
3.3	RESPEKT FOR VIRKSOMHETENS INTERNREGNSKAP	8
3.4	REVISJON	9
3.5	BANVERKET I SVERIGE FØLGER PERIODISERINGSPRINSIPP	9
3.6	ÅPNINGSBALANSE	10
3.6.1	<i>Verdsettingsprinsipper</i>	10
3.7	TENKT RESULTAT- OG BALANSEREGNSKAP PR. 31.12.2002	10
3.7.1	<i>Resultatregnskap</i>	10
3.7.2	<i>Balanseregnskap pr. 31.12.2002</i>	11
4	FLERÅRIGE BUDSJETTER	12
4.1	INNLEDNING	12
4.2	ÅRLIGE BEVILGNINGER GIR IKKE NØDVENDIG FORUTSIGBARHET	12
4.3	HVA KAN OPPNÅS VED FLERÅRIGE BUDSJETTER ELLER PROSJEKTBEVILGNINGER	13
4.4	SYSTEM FOR AVSETNING AV MIDLER TIL Å DEKKE USIKKERHET I PROSJEKTET	14
5	ANDRE ENDRINGER SOM BØR GJENNOMFØRES SAMTIDIG.....	15
5.1	ETTÅRS-PRINSIPPET	15
5.2	FERIEPENGER.....	15
5.3	AVSETNING AV TAP	16
5.4	KONTODISCIPLIN	16
	Vedlegg 1: Jernbaneverkets styring av egne produksjonsenheter	17
	Vedlegg 2: Styrets beretning - BaneService	19

1 Innledning og sammendrag

1.1 Innledning

Jernbaneverket er i brev av 10.02.02 fra Samferdselsdepartementet bedt om å gi merknader til Statsbudsjettutvalgets innstilling (NOU 2003:6). Da innstillingen til utvalget handler om kjernen i den økonomiske styringen av Jernbaneverkets virksomhet, har Jernbaneverket gjennomført en større gjennomgang.

Jernbaneverket har vært en av virksomhetene som har vært undersøkt i forbindelse med Finansdepartementets pilotprosjekt "Regnskapsprinsipper og regler i staten". I prosjektets rapport av 12.02.03 uttales det at Jernbaneverket muligens er en virksomhet som kan benyttes som eksempel på "beste praksis for regnskapsarbeidet". Jernbaneverket ønsker å bidra til forbedringer i den statlige regnskapsførselen. Jernbaneverket vil før sommeren 2003 etablere et internt prosjekt for full overgang til periodiseringsprinsippet for internregnskapet.

1.2 Oppsummering av Jernbaneverkets synspunkter

Bedre budsjettering og regnskapsføring i staten er kun et virkemiddel for bedre økonomistyring og er sånn sett ikke et tilstrekkelig tiltak, men et nødvendig tiltak. En bedre økonomistyring betinger også en langt større fokus på resultatene i virksomhetene – for Jernbaneverkets del i infrastrukturens funksjonalitet og kvalitet. Men politiske myndigheter kan ikke både fastsette prestasjonsnivå og økonomiske rammer, da dette vil gi – i teorien – et overbestemt system.

Utvalget foreslår en styringsmodell for statlig virksomheter som har klare paralleller til hvordan Jernbaneverket har styrt interne produksjonsenheter – det vises til egen omtale i vedlegg 1 og 2. Vedleggene viser at Jernbaneverket har maktet en slik styringsform internt – dog i mindre format. Men det viser samtidig at modellen lar seg gjennomføre.

Dette innebærer at statlige virksomheter for en mer bedriftsøkonomisk inntekts- og kostnadsføring. Jernbaneverket er en leverandør av infrastruktur- og trafikkstyringstjenester til kommersielle togaktører. Disse tjenestene bør følgelig styres og resultatmåles deretter.

Jernbaneverkets erfaring er at årlige bevilgninger gir ikke den forutsigbarhet som er nødvendig for optimal gjennomføring av flereårige investeringsprosjekter. Manglende samsvar mellom årlige bevilgningsrammer og planrammer medfører at investeringsprosjekter ikke får en optimal fremdrift, noe som fordyrer prosjektene. Usikkerhet knyttet til årlige bevilgninger kan i seg selv gi merkostnader fordi entreprenørene sikrer seg i anbudene. Det er et begrenset marked i Norge når det gjelder store entreprenører. Det er en fare for at entreprenørenes erfaring med oss som byggherre er at prosjekter kan bli utsatt og følgelig tar de høyde for nedrigging og oppstart i sine priser.

Dovre International AS kvalitetssikret kostnadsoverslagene for dobbeltsporet Sandvika – Asker. Merkostnader ved forsinkelse av prosjektet er beregnet til minimum 100 millioner kroner per år. I tillegg kommer utsatt nytte for samfunnet og brukerne av prosjektet.

En synliggjøring av flerårige budsjettkonsekvenser av vedtak og planer, vil sette fokus på sammenhengen mellom kortsiktige og langsiktige konsekvenser av vedtak. Flerårige budsjettvedtak kan ha ulemper i retning av å binde opp statsbudsjettet og dermed redusere muligheten for å bruke budsjettet som finanspolitisk verktøy. Men uansett vil vedtak basert på en erkjennelse av de bindinger gjennomføringen vil medføre, være en bedre beslutning enn en beslutning uten slik kunnskap.

En mulig løsning er at bevilgninger til Jernbaneverkets investeringsbudsjetter får en fast årlig ramme for mindre prosjekter, mens bevilgningen for de største utbyggingsprosjektene følger investeringsprofilen, alt etter hvilken fase prosjektene er inne i.

Jernbaneverket gjennomfører få, men særdeles store, utbyggingsprosjekter. Samferdselsdepartementet fremmer prosjekter for Stortinget hvor det bes om bevilgninger i henhold til forventet kostnad

(kostnaden som prosjektet med 50% sannsynlighet kan gjennomføres innenfor). Det er i bevilgningen ikke satt av reserver til å dekke usikkerhet i prosjektet. Jernbaneverket ønsker et system hvor det bevilges midler som inkluderer usikkerhetsavsetninger, dette for å slippe å gå til Stortinget og be om ekstrabevilgning på de prosjektene som ikke kan gjennomføres innen forventet kostnad. Dette er for øvrig i tråd med Finansdepartementets opprinnelige retningslinjer, og er gjeldende praksis hos Statsbygg og Forsvarsbygg.

2 Mål og resultatstyring

2.1 Offentlig tjenesteyting

I utredningens avsnitt 7.7.2 drøftes nærmere regnskapsprinsipper opp mot mål ved virksomheten:

”Regnskapsprinsippene i privat sektor er basert på at fokus for virksomhetene er bedriftsøkonomisk lønnsomhet. I offentlig sektor er denne typen lønnsomhet ofte ikke et relevant kriterium. Et mer relevant fokus er kostnadene ved å oppnå en gitt aktivitet. Mens det i privat sektor er foretakenes kunder som gjennom sin etterspørsel regulerer foretakenes aktivitet, er det Stortinget som basert på velgernes mandat må avgjøre omfanget av offentlig sektor. Dette forutsetter at beslutningstakerne har god informasjon om kostnader knyttet til å nå slike mål. Budsjettering og regnskapsføring i tråd med periodiseringsprinsippet vil i en slik situasjon være en forutsetning for at mål- og resultatstyring skal fungere godt.”

”Only if you can manage the performance, you can really managing costs”

Jan Swier; ProRail (Nederlandske JBV)

Fokus i den økonomiske styringen har til nå vært rettet mot mer-/mindreforbruk i forhold til bevilgning. Jernbaneverket ønsker et økt fokus på resultatet av ressursbruken – hva får samfunnet igjen av funksjonalitet og kvalitet av infrastrukturen? Dette vil måtte betinge mer operasjonelle mål for jernbanesektoren generelt og for Jern-

baneverket spesielt enn hva som i dag er tilfelle.

2.2 Styringsinformasjon

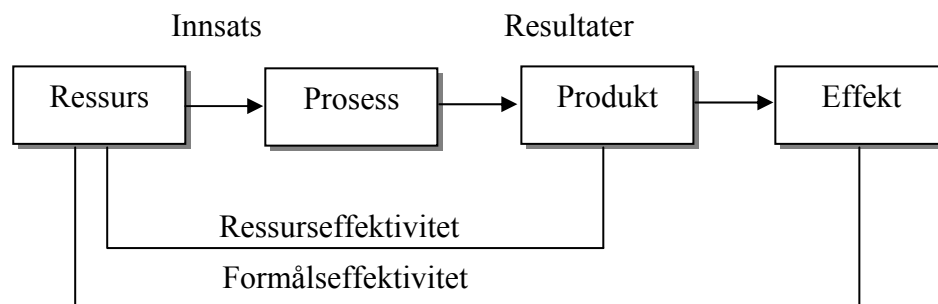
Utvalgets mandat var blant annet å beskrive, vurdere og tilråde i forbindelse med valg av førings- og budsjetteringsprinsipper for statsbudsjett og statsregnskap. Utvalget tilrår at periodiseringsprinsippet innføres for statsbudsjett og statsregnskapet, herunder for statlige virksomheter. Jernbaneverket støtter utvalgets vurdering og tilråding i forbindelse med periodiseringsprinsippet bidrag til økt mulighet for mål og resultatstyring. Nedenfor redegjøres det for årsaken til dette.

I rapporten understrekes det at:

”De land som har gått over til bedriftsøkonomiske budsjetteringsprinsipper har vært opptatt av reformer i forvaltningen blant annet for å fremme ansvar for resultater ved bruk av offentlige midler. Det er da viktig å inkludere alle kostnadskomponentene, også kostnader ved bruk av realkapital, og periodisere disse kostnadene ved produksjon riktig.”

Som en følge av en alt for ensidig fokus på mer-/mindreforbruk i forhold til bevilgning har statlige virksomheter fokusert på budsjettering og oppfølging av budsjett. Vektlegging av hvordan mål og resultater påvirkes av ressursbruken i en budsjettperiode har ikke vært gjenstand for samme fokus. Mål og resultatstyringskonseptet krever at ressursbruk og resultater ses i sammenheng. Konseptets grunnleggende prinsipper er forholdet mellom ressursinnsats, prosessutforming, resultat/produkt og effekt. Forholdet mellom ressursinnsats og produkt gjenspeiler ressurseffektivitet, og signaliserer om vi gjør prosessene på riktig måte. Forholdet mellom ressursinnsats og effekt gjenspeiler formålseffektivitet, og signaliserer om vi gjør de rette prosessene, jfr figur 1.

Figur 1: Skisse for ressurs- og formålseffektivitet



Ressurs- og kostnadsforbruk blir således et sentralt element i mål og resultatstyringen; både i forbindelse med måling og prognostisering av ressurs- og kostnadseffektivitet, resultateffektivitet og formåls- og nytte/kostnadseffektivitet.

Sammenstilling av produksjon/aktivitet og ressursbruk ved periodisering er nødvendig ved beskrivelse og prognostisering av ressurs- og formålseffektivitet. *"Effektivitet kjennetegnes ved størst mulig produksjon for gitt total kostnad, eller lavest mulig kostnad for gitt produksjon"* Innføring av periodiseringsprinsippet vil gi beslutningstakere langt bedre kostnadsinformasjon til styrings- og kontrollformål. Jernbaneverkets oppfatning er derfor at innføring av periodiseringsprinsippet i statlige virksomheter vil bedre beslutningsgrunnlaget og dermed muligheten for "målrettet" politisk styring og kontroll i forhold til samfunnsøkonomisk effektiv bruk av offentlige midler.

Statens og dermed også Jernbaneverkets prinsipielle målsetting er å maksimere samfunnets nytte av togproduksjon på lang sikt for de ressursene som stilles til rådighet. Jernbaneverket har begrensede ressurser og må derfor prioritere bruken for best å oppnå målsettingen.

Samfunnsøkonomiske analyser har som formål å framskaffe en oversikt over gevinster og ulemper for samfunnet ved ulike alternativer, for å kunne allokere offentlige ressurser optimalt mellom ulike anvendelser. I de samfunnsøkonomiske analysene inngår fordeler og ulemper ved ulike alternativer som er mulig å måle i kroner i en såkalt nyttekostnadsanalyse. Felles måleenhet gjør det mulig å vurdere totalnyten av de verdsatte effektene opp mot kostnadene for de ulike alternativene. Kostnadsbeskrivelse for et gitt alternativ, eksempelvis en gitt "togproduksjon" må bestå av tilhørende ressursinnsats. Jernbaneverkets ressursinnsats i forbindelse med togproduksjon vedrører drift, reinvesteringer/vedlikehold og investeringer¹ i jernbanen infrastruktur. Årlig vedlikeholds- og reinvesteringskostnader må derfor uttrykkes som gjennomsnittlige forringelse som følge av aldring og slitasje, og som målt i penger uttrykker kostnaden ved å opprettholde en viss standard. Innsatsfaktorer som forbrukes over flere år balanseføres og kostnadsføres i resultatregnskapet via periodiske avskrivninger over innsatsfaktorens levetid. Det er store forskjeller mellom ulike strekninger i jernbanenettet med hensyn til kostnadsstruktur, trafikkbelastning og dermed samfunnsøkonomisk nytte. Dette forhold er viktig å synliggjøre slik at reell politisk prioritering kan komme i stand. Periodiseringsprinsippet bidrar i den retning.

Da ressursinnsats kan krysssubstitueres er det viktig at alle kostnadselementer synliggjøres, også kostnader tilhørende realkapital. Både med tanke på å kunne foreta prioritering ved ressursknapphet, men også for å kunne analysere effektiviteten i og mellom ulike organisatoriske enheter. Nødvendige målepunkter ved prioritering og effektivitetsmåling ved mulighet for krysssubstitusjon er ressursforbruket og det relative forholdet mellom pris og resultat. Dette betinger minst en form for periodisering av kostnader. Først da blir det interessant å foreta analyser av "beste praksis" i form av nøkkeltall.

¹ Jernbaneverket definerer oppgradering til initiell tilstand for fornyelse (reinvestering) og oppgradering med kapasitetsøkning for investering.

Eksempel på nøkkeltall kan være vedlikeholdskostnader per kilometer bane hensyntatt trafikkbelastning og lignende.

Erfaringsgrunnlaget mht. avskrivningsmodeller av visse typer offentlig infrastruktur er tynt, men modellen ta utgangspunkt i forventet levetid ut fra en rekke variable dersom avskrivningene skal reflektere ressursbruken. Her må en eksempelvis hensynta informasjon om trafikkmengde og geografiske forhold etc. I jernbanesammenheng kan levetiden på samme anleggstype variere med flere tiår avhengig av ulike variable, disse må følgelig inkluderes i avskrivningsmodellen. Balanseføring går altså i retning av å løse sammenstillingsproblematikken, men vil i stor grad være avhengig av kvaliteten på avskrivningsmodellen.

Balanseføring vil gi en oversikt over verdien, samt endring, av statens og statlige virksomheters realkapital. Balansen vil reflektere virksomhetens forpliktelser og eiendeler, hovedsakelig i form av omløpsmidler, anleggsmidler og egenkapital. På grunn av begrensede muligheter for låneopptak vil gjeldsiden være ubetydelig. Egenkapitalen vil dermed residualbestemmes ut fra driftsregnskapets kostnader og størrelsen på bevilgningen.

Utvalget påpeker at likviditetsaspektet fortsatt vil være et styringsparameter, som må ivaretas tilfredsstillende i forbindelse med eksempelvis finanspolitiske disponeringer. Jernbaneverket samtykker i utvalgets slutning om at slike behov ivaretas gjennom kontantstrømsoppstillinger og kontantstrømsanalyser. Som det påpekes vil disse vise hvordan staten er finansiert, herunder statens lånebehov og bruk av statens likvider.

Utvalget omtaler at budsjettvedtaket prinsipielt kunne tenkes endret fra bevilgning, i form av tilførsel av likviditet, til et vedtak om en kostnadsramme. Alternativt kan bevilgningen sees som samfunnets betalingsvilje for bestilt produksjon med tilhørende kvalitet. Styringsmessig rettes da fokus mot å minimere kostnadene ut fra gitt produksjon på lang sikt.

I forbindelse med EU-direktiv 2001/14 ønsker EU konkurranse på like vilkår mellom de ulike transportformene for å sikre en effektiv utnyttelse av infrastrukturen. Utgangspunktet er en enhetlig transportpolitikk for hele transportsektoren over hele Europa. Dette føyer seg inn i det gjeldende reguleringsrammeverket: konkurranse der det er mulig og regulering der det er uunngåelig. Med effektivitet menes både kostnadsminimert produksjon, optimal ressursfordeling og samfunnsøkonomisk gunstige investeringer. Tidligere har reguleringen av infrastrukturen vært ulik i forskjellige stater og har vært preget av direkte regulering og divergerende målsetninger. Den nye tilnærmingen er en indirekte regulering. Gjennom prissignaler skal brukerne tilpasse bruken til det effektive volumet. For å oppnå målet skal all bruk av infrastruktur prises på den sosiale marginalkostnaden. Det innebærer at prisen også skal reflektere de eksterne kostnadene. Brukerne skal betale den økning i kostnader deres bruk av infrastrukturen utløser for samfunnet. I jernbanesektoren finnes det bare én tilbyder av infrastruktur som følge av ekstremt høye faste kostnadene. I tillegg finnes det en rekke uprisede eksternaliteter, som medfører at det ikke blir samfunnsøkonomisk riktig å la markedet regulere seg selv. Løsningen er å prisregulere monopolisten. Monopolisten skal tvinges til å prise på marginalkostnaden. I denne sammenheng er det nødvendig å foreta marginalkostnadsbetraktninger som en del av grunnlaget for prisingen av togoperatørs tilgangsrettigheter til infrastrukturen.

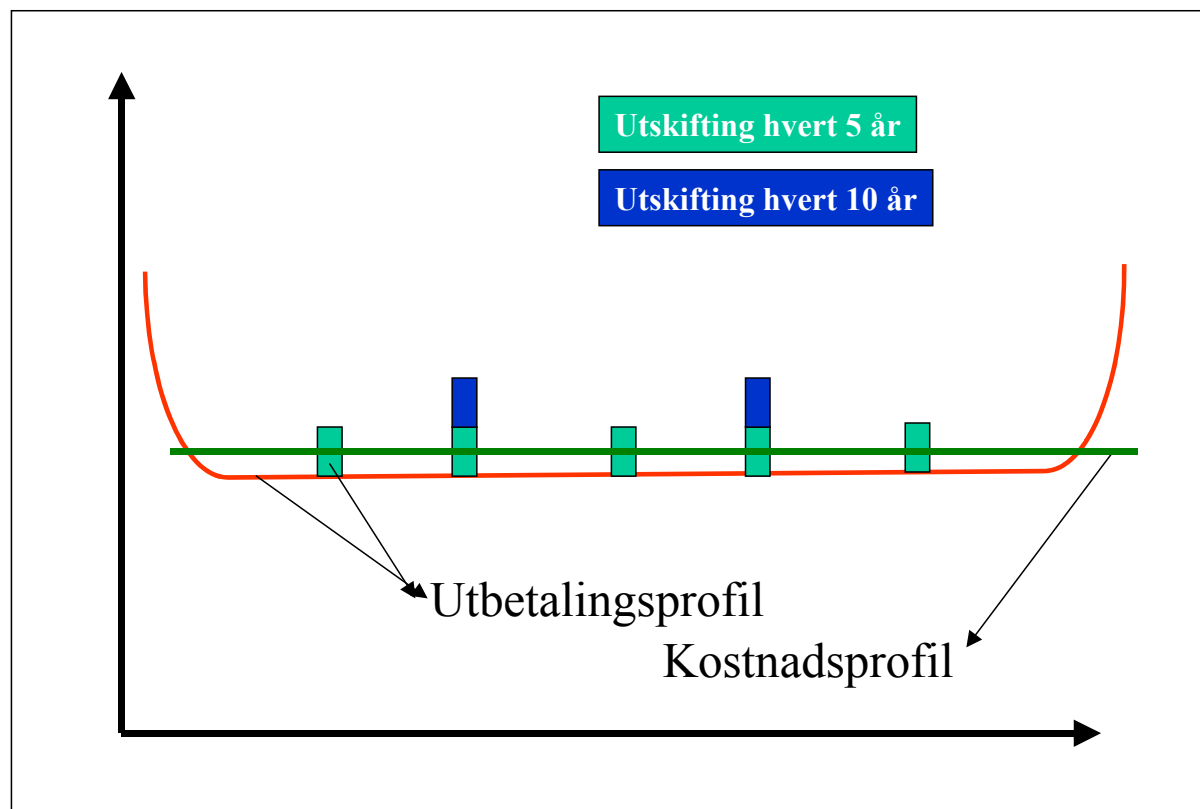
Marginalkostnaden skal prinsipielt reflektere økningen i kostnaden for å vedlikeholde infrastrukturen tilbake til den initielle tilstand før siste tog. I praksis vil en måtte benytte gjennomsnittsbetraktninger. De faktiske reinvesterings- og vedlikeholdskostnadene skal representere det kvantifiserte vedlikeholdsbehovet og brukes som estimat. De registrerte utbetalingene i henhold til kontantprinsippet har, som Utvalget korrekt påpeker, et helt annet formål enn å danne grunnlag for slike beregninger. Sammenstilling av ressursbruk og togproduksjon er avgjørende for slike betraktninger og dermed samfunnsøkonomiske lønnsomme disponeringer.

2.3 Prising med basis i kostnader

Trafikkutøverne betaler i dag for bruk av kjørevegeen i en viss grad gjennom generelle kjørevegsavgiften og den særskilte for Gardermobanen. Særlig med hensyn til bruk av Gardermobanen er det aktuelt å se kostnader som basis i prising. Intensjonen i St.prp. nr. 52 (1999-2000) var at brukerne skulle betale drift- og vedlikeholdskostnadene forbundet med strekningen Etterstad – Gardermoen.

I dagens opplegg prises det med utgangspunkt i utbetalingene og ikke i kostnadene – eller utbetalingene må tilpasses prisingen. I Figur 2 har vi prøvd å belyse problemstillingen.

Figur 2: Utbetalingsprofil vs. Kostnadsprofil jernbaneinfrastruktur – En grov skisse



Underliggende har man ofte en "badekar" formet kostnadsutvikling over tid ved at man har noe større kostnader i begynnelsen ("barnesykdommer"), for så å være relativt konstante inntil slutten av levetiden. Imidlertid vil ulike komponenter i anlegget ha ulike levetid. Det vil si at noen komponenter må byttes etter 5 år, andre etter 10 år også videre.

Slik det nå fungerer i budsjettssammenheng, må innbetalingene tilpasses utbetalingene. Dette innebærer at prisen for bruk av banen vil måtte justeres i henhold til utskiftingstidspunktene. Imidlertid oppstår kostnadene "jevnt" over hele perioden, da slitasjen også pågår i år uten utskifting av komponenter.

Ved overgang til periodiseringsprinsippet bør politikken endres til at prisene skal gjenspeile kostnadene – noe også all teori tilsier at priser skal gjøre. For øvrig har Jernbaneverket tatt opp ved flere anledninger at det er u hensiktsmessig å skille ut deler av infrastrukturen som Gardermobanen, på egne utgifts- og inntekstposter i statsregnskapet og –budsjettet.

2.4 Bevilgning som inntekt

Jernbaneverket foreslår at store deler av dagens bevilgningen (netto) føres som driftsinntekt hos Jernbaneverket. Dette vil da være uttrykk for samfunnets betalingsvilje for de infrastrukturtenester som for eksempel Jernbaneverket produserer.

I tråd med utvalgets forslag om særskilte prosjektbevilgninger til større investeringsprosjekter foreslår Jernbaneverket at disse gis som "investeringsstilskudd"/"egenkapitalinnskudd". For 2002 ville bevilgningene ha fordelt seg således, når investeringsstilskuddet er knyttet til prosjekter over 50 mill.kr.:

Tabell 1: Alternativ bevilgningsoppsett - 2002-tall

	Mill.kr.
Driftstilskudd	3 126,5
Investeringsstilskudd	690,1
Sum bevilgning	3 816,6

Med driftstilskuddet, samt andre inntekter – som for eksempel kjørevegsavgiftene – skal Jernbaneverket finansiere ordinær drift og vedlikehold, reinvesteringer/fornyelser og mindre investeringsprosjekter. En tenkt resultatoppstilling for Jernbaneverket under et slikt regime er vist i avsnitt 3.7.

Det likviditetsmessige mer-/mindreforbruk vil da kunne fremstå som en gjelds- eller fordringspost mot statskassen. Hvis man har et mindreforbruk, vil midlene man da har til gode hos statskassen, kunne benyttes i etterfølgende år. Tilsvarende ved merforbruk, men da må gjelden til statskassen tilbakebetales i etterfølgende år innenfor gitt bevilgning.

3 Overgang til periodiseringsprinsipp

3.1 Regnskapsavleggelse

I dag er fristen for å oversende regnskapsdata til Finansdepartementet 15. januar. I forhold til denne fristen for avleggelse av kontantregnskapet, kreves det mer romslig frist ved en overgang til et periodiseringsprinsipp. Det må gis tid til å gjennomføre de nødvendige periodiseringer og tidsavgrensinger. Dette for å sikre en viss kvalitet i regnskapsavleggelsen.

Det nevnes pensjonsforpliktelser som eksempel på områder som vil kreve lenger frist. For ved en overgang til avleggelse av regnskap etter periodiseringsprinsipp. En slik balanseføring innebærer etter Jernbaneverkets syn at Statens Pensjonskasse (SPK) må operere med såkalte "fiktive" fond for alle statlige virksomheter og ikke kun for de statlige aksjeselskaper som benytter SPK. Videre er det kun forskjellen mellom det fiktive fondet i SPK og forpliktelsen i Jernbaneverket som eventuelt skal balanseføres i Jernbaneverket. Ved beregning av fondet må det tas hensyn til innbetalt pensjonspremie historisk sett – før 1990 betalte forvaltningsbedriften NSB også 8% arbeidsgiverandel til SPK.

3.2 God regnskapsskikk

Ved en overgang til et periodiseringsprinsipp som samsvarer med privat virksomhet, vil begrepet "God regnskapsskikk" komme til anvendelse. Det foreligger standarder og uttalelser på ulike områder med hensyn til hva som kan defineres som "God regnskapsskikk". Begrepet er et dynamisk begrep som endrer seg i tråd med allmenn oppfatning. I forhold til statlig virksomhet kan det på enkelte områder være avvik med hva som er ønskelig praksis for "God regnskapsskikk" med hensyn til ulikheter privat og offentlig virksomhet. I retningslinjer for "God revisjonsskikk" utarbeidet av Den norske Revisorforening (DnR) er det til flere av områdene/standardene for "God revisjonsskikk" utarbeidet "offentlig tillegg". Jernbaneverket ser at dette kan være en god løsning også for "God regnskapsskikk" for områder hvor det kan være behov for avvik, eller presiseringer for ønsket praksis i offentlig virksomhet.

Dersom man ønsker å lovregulere forskjellene mellom statlig og privat regnskapsregler, kan dette lettest gjøres ved å legge til eget avsnitt i regnskapsloven – tilsvarende avsnittet om statsaksjeselskap i aksjelovene.

3.3 Respekt for virksomhetens internregnskap

I forbindelse med opprettelsen av Bane Tele AS fikk Jernbaneverket ekstra bevilgninger for å dekke utbetaling av lån og innskudd av aksjekapital. Likeledes fikk Jernbaneverket bevilgning til å bokføre

overdragelse av eiendeler til Bane Tele AS (St.prp. nr. 80). Overdragelsen (salget) ble ført mot aksjekapital som ble 100% dekket og resten bokført som lån sammen med øvrige utbetalte lån. Disse postene ble bokført i kapitalregnskapet på hhv. 135090 (aksjekap), 135091(lån) og 435090 (salget / overdragelse av aktiva). Transaksjonen medførte følgelig også at det i Jernbaneverkets intern regnskap var balanseført henholdsvis 224 mill.kr. og 209 mill.kr. i aksjekapital og utlån.

Når Bane Tele AS ble overført til næringsdepartementet i desember 2002 foretok Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet en overføring av postene i kapitalregnskapet (lånet og aksjekapitalen) til den nye eieren uten at Jernbaneverket får anledning til å foreta tilsvarende postering i sitt internregnskap.

Når Jernbaneverket derfor senere skal føre bort aktiva (aksjekapital og lån) kan vi ikke gjøre dette i kontantregnskapet (da dette alt er gjort av SD og FIN), men må gjøre med egne bilagsarter i internregnskapet. Hvilke konti skal benyttes når vi ikke kan få ført dette mot næringsdepartementet kapitler i kapitalregnskapet? I regnskapet blir derfor Jernbaneverket stående med et ikke reelt tap på 434 millioner kroner.

Konklusjonen blir at skal en underliggende enhet få korrekt regnskap må bokføringen skje på samme nivå som de opprinnelig transaksjonene. En overordnet kortslutning av regnskapsføringen kan føre til store og rare tall i internregnskapet. En slik regnskapspraksis bør ikke gjentas, og Jernbaneverket regner med at det regelverk som den foreslåtte endringen krever, tar hensyn til slike problemstillinger.

3.4 Revisjon

Riksrevisjonen foretar i dag revisjon av kontantregnskapet som er det offisielle regnskapet til Jernbaneverket. I den grad det har vært vurderingsposter i internregnskapet til Jernbaneverket tidligere, har ikke disse blitt revidert av Riksrevisjonen ved at disse ikke inngår i det offisielle regnskapet (kontantregnskapet).

Ved en overgang til regnskapsavleggelse etter periodiseringsprinsippet ser Jernbaneverket at det vil oppstå et større behov for revisjon av vurderingsposter i regnskapet. Selv om det etter regnskapsavleggelse etter periodiseringsprinsippet inngår elementer av likviditetsoppstillinger (kontantstrømmer), ønsker Jernbaneverket at også regnskapsavleggelsen etter periodiseringsprinsippet blir et revisjonsobjekt for Riksrevisjonen. Dersom dette ikke gjennomføres ser Jernbaneverket et behov for en annen form for obligatorisk revisjon av periodiseringsregnskapet.

Jernbaneverket ønsker ikke at fristen for revisjon av regnskapet forlenges utover dagens frister. Dette ved at dersom revidert regnskap skal ha en viss nytteverdi bør det ikke være for lang tid mellom avlagt regnskap og revidert regnskap.

Det er ønskelig med erfaringsoverføring mellom privat og statlig sektor også innen revisjonsområdet. Jernbaneverket er kjent med at Banverket i Sverige blir revidert av et privat revisjonsselskap. Den svenske Riksrevisjonen prekvalifiserer private revisjonsfirma, som Banverket, Vägverket og andre statlige virksomheter kan benytte. Dette bør vurderes i Norge også i forbindelse med denne reformen.

3.5 Banverket i Sverige følger periodiseringsprinsipp

Som nevnt i rapporten (jfr. tabell 6.1 – NOU 6-2003) benyttes periodiseringsprinsippet i Sverige. Banverket i Sverige er nærliggende virksomhet med hensyn på sammenlikning av produktivitet/effektivitet. For nærmere informasjon om Banverkets årsregnskapet henvises det til:

http://www.banverket.se/upload/pdf/om_banverket/BV_SV_arsredovisn2001.pdf - side 51-64

Sammenlikning mellom kostnadstall for henholdsvis Banverket og Jernbaneverket nødvendiggjør at kostnadstallene er basert på de samme prisnipper.

3.6 Åpningsbalanse

3.6.1 Verdssettingsprinsipper

Utvalget skisserer tre måter å verdsette balansen:

”Regnskapsføring og budsjettering etter periodiseringsprinsippet innebærer at det må utarbeides en balanse som viser statens og den enkelte virksomhets eiendeler, gjeld og egenkapital på overgangstidspunktet og ved utløpet av regnskapsperiodene. Med åpningsbalanse menes den balansen som må etableres på det tidspunktet hvor periodiseringsprinsippet innføres.

Åpningsbalansen vil vise henholdsvis statens og de statlige virksomhetenes eiendeler, gjeld og egenkapital på innføringstidspunktet. Det kan tenkes flere prinsipper for vurdering av eiendeler, gjeld og egenkapital i åpningsbalansen, jf. avsnitt 7.2.3:

- *Historisk kost.*
- *Virkelig verdi.*
- *Gjenanskaffelseskost”*

Jernbaneverket mener prinsipielt at man skal legge regnskapsloven til grunn for verdsettingen. Når det gjelder anleggsmidler sier regnskapsloven §§5-2 og 5-3 at det skal benyttes anskaffelseskost. Videre sier god regnskapsskikk at et anleggsmiddel ikke kan bokføres til en større verdi enn virkelig verdi. Hva er virkelig verdi i en statlig virksomhet, som er nær 100% basert på statlige bevilgninger? Jernbaneverket foreslår som nevnt i avsnitt 2.4 at bevilgningene ansees som samfunnets betalingsvilje, og at virkelig verdi anslås ut fra dette.

For Jernbaneverket vil det være et problem at man ikke har full oversikt over anskaffelseskost for re- og nyinvesteringer i perioden 1990-2002. Dette har sin bakgrunn i endringen av budsjett- og regnskapsopplegget for ”Kjørevegen” fra og med 1990, samt kontantprinsippet. Dette gjelder verdier knyttet til sporgrunn, spor, kontaktledningsanlegg og signalanlegg. Regnskapsloven (§5-5) setter også visse krav til spesifikasjon på det enkelte eiendel. Dette gjør verdsetting av Jernbaneverkets eiendeler til en ytterligere utfordring.

3.7 Tenkt resultat- og balanseregnskap pr. 31.12.2002

3.7.1 Resultatregnskap

Tabell 2: Tenkt resultat for 2002

	Mill.kr
Kjørevegsavgifter	109,2
Statlig driftstilskudd	3 126,5
Andre inntekter	487,8
Sum inntekter	3 723,5
Varekostnad	439,9
Personalkostnader	1 551,5
Andre produksjonskostnader	1 328,5
Avskrivninger (Anslag)	750,0
Sum driftskostnader	4 069,9
Netto finanskostnader	-10,4
Resultat	-336,0

Avskrivningene er et grovt anslag. I internregnskapet er de bokførte avskrivningene kun 87 mill.kr. og er knyttet til Jernbaneverkets produksjonsvirksomheter – se også vedlegg 1 og 2. Jernbaneverket tar også forbehold om størrelsen på øvrige driftskostnadene, da det ikke er gjort en nøye gjennomgang av som skulle vært balanseført eller ikke.

3.7.2 Balanseregnskap pr. 31.12.2002

	Note	Regnskap Pr. 31.12.02	Endring	Justert 31.12.02
Eiendeler				
<i>Anleggsmidler</i>				
Immaterielle eiendeler				-
Varige driftsmidler	1	1 092,4	20 000,0	21 092,4
Finansielle anleggsmidler	2	224,1	-224,0	0,1
Sum Anleggsmidler		1 316,5	19 776,0	21 092,5
<i>Omløpsmidler</i>				
Varer		70,5		70,5
Fordringer	2	475,3	-209,5	265,8
Bankinnskudd, kontanter og liknende				-
Sum Omløpsmidler		545,8	-209,5	336,3
Sum Eiendeler		1 862,3	19 566,5	21 428,8
Egenkapital og gjeld				
<i>Egenkapital</i>				
Innskutt egenkapital	3	1 184,9	18 951,7	20 136,6
Optjent egenkapital				-
Sum Egenkapital		1 184,9	18 951,7	20 136,6
<i>Gjeld</i>				
Avsetninger for forpliktelser	4	-	614,8	614,8
<i>Rettighet Flytoget AS</i>		-	381,6	381,6
<i>Rettighet BaneTele AS</i>		-	233,2	233,2
<i>Pensjonsforpliktelse</i>				-
Annen langsiktig gjeld		152,6		152,6
Kortsiktig gjeld		524,8		524,8
Sum Gjeld		677,4	614,8	1 292,2
Sum Egenkapital og gjeld		1 862,3	19 566,5	21 428,8

Note 1

I internregnskapet er det bokført vel en milliard kroner i anleggsmidler. Dette er anleggsmidler i produksjonsenhetene hvor særlig omformerne (BaneEnergi) veier tungt. Med den "betalingsvillighet" som dagens bevilgninger impliserer, er den øvrige anleggsmassen grovt anslått til 20 milliarder kroner.

Note 2

De bokførte verdiene vedrørende aksjekapital og lån til BaneTele AS er eliminert i endringskolonnen; jfr. avsnitt 3.3. Gjenstående beløp representerer aksjekapitalen i BaneService Prosjekt AS.

Note 3

Det legges til grunn at eiendeler minus bokført gjeld er lik egenkapital. Det legges følgelig ikke til grunn at investeringer finansieres med "lån".

Note 4

Jernbaneverket har inngått en sportilgangsavtale med Flytoget AS som innebærer at de har en rettighet i rutemessig sammenheng. Denne ble verdsatt til 424 mill.kr. pr. 01.01.2000 i forbindelse med Flytogets åpningsbalanse. Dette er følgelig en forpliktelse for Jernbaneverket. Skulle man ønske å si opp avtalen på dette punktet, må beløpet utbetales til Flytoget. Rettighetens verdi reduseres med 1/30-del hvert år. Pr. 31.12.2002 gjenstår følgelig 27/30-deler eller 90%.

Tilsvarende har BaneTele AS en avtalt rettighet om bruk av overskuddskapasitet i Jernbaneverkets fibernett.

Jernbaneverket har ikke forsøkt å beregne pensjonsforpliktelsen. Som nevnt i avsnitt 3.1. vil det kun være differansen mellom forpliktelsens nåverdi og ”fiktivt” fond hos Statens Pensjonskasse som skal balanseføres på Jernbaneverkets hånd. Dersom forpliktelsen er større enn fondet, vil avsetningen redusere egenkapitalen tilsvarende.

4 Flerårige budsjetter ²

4.1 Innledning

Som forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet, står Jernbaneverket overfor generelle finansielle rammebetingelser som er gitt i statens bevilgningsreglement og statens økonomiregelverk.

NTP er et dokument som i første rekke er ment å fungere på et overordnet politisk nivå. Kombinasjonen av langsiktige føringer i NTP og mer kortsiktige føringer gjennom årlige bevilgninger, gjør at Jernbaneverket står overfor spesielt uheldige finansielle rammebetingelser. Svært ulike signaler fra de sentrale styringsdokumentene har gjort, og gjør, det vanskelig å planlegge utbyggingsvirksomheten.

På bakgrunn av Stortingets behandling av NTP økte departementet den økonomiske rammen for NTP med 9 mrd. 2000-kroner i perioden 2002-11. Den årlige rammen for Jernbaneverket økte med 250 mill. kr. Jernbaneverket har, på bakgrunn av politiske føringer fra NTP, fastsatt et eget handlingsprogram for perioden 2002 – 2011, med hovedvekt på perioden 2002 – 2005.

Forholdet mellom langsiktige planer i NTP og årlige bevilgningsrammer, viser at det er behov for en fleksibel planlegging av utbyggingsvirksomheten på jernbaneområdet. Jernbaneverket har enkelte store prosjekter som legger beslag på en vesentlig del av investeringsrammen.

Statskonsult har utarbeidet rapport som beskriver Jernbaneverkets finansielle rammebetingelser. Her konkluderes det med at systemet med ettårige budsjetttrammer ikke er særlig velegnet for finansiering av større utbyggingsprosjekter. Statskonsult sier videre at mye tyder på at utbyggingsprosjektene kunne vært gjennomført mer kostnadseffektivt dersom Jernbaneverket hadde hatt andre finansielle rammebetingelser. Ved å innføre et mer langsiktig perspektiv i budsjetteringen vil Jernbaneverket kunne planlegge sine investeringsprosjekter bedre. Det vil være bedre samsvar mellom planer og budsjetter. Man vil da legge grunnlaget for optimal prosjektgjennomføring, man vil få lavere avbrudds- og oppstartskostnader, og til sist vil man få lavere kostnader knyttet til omstillings- og administrasjonskostnader.

Dagens system gjør at større investeringsprosjekter ikke alltid kan gjennomføres på optimal tid, noe som kan øke utbyggingskostnadene betydelig. I tillegg kommer tapt nytte for samfunnet.

NTP ble behandlet av Stortinget våren 2001. I St.prp.nr.1 2002-03 viser det seg at intensjonene for investeringer i NTP er oppfylt med 68%. I det første året i planperioden for NTP ble det satt av 630 millioner kroner mindre i årlige bevilgninger til investeringer på jernbaneområdet enn det NTP legger opp til. Etter to års bevilgning er differansen økt til over 1 milliard kroner. Jernbaneverket er klar over at man må leve med usikkerhet om de økonomiske rammer, men NTP har skapt visse forventninger. NTP er i dag en mellomting mellom flerårsplan/-budsjett og et politisk dokument. For store avvik mellom planrammer og årlig oppfølging av statsbudsjettet kan til slutt undergrave NTP's rolle som strategisk styringsdokument.

4.2 Årlige bevilgninger gir ikke nødvendig forutsigbarhet

Manglende samsvar mellom årlige bevilgningsrammer og planrammen medfører at investeringsprosjekter ikke får en optimal fremdrift, noe som fordyrer prosjektene. Usikkerhet knyttet til årlige

² **Kilder:** ECON: Notat 25/02; Nyttetap ved forsinkede jernbaneprosjekter.
Statskonsult: Notat 2002:2; Finansielle rammebetingelser for utbyggingsprosjekter i Jernbaneverket

bevilgninger kan i seg selv gi merkostnader fordi entreprenørene sikrer seg i anbudene. Stortinget må ta den økonomiske konsekvensen hvis det gjør om et vedtak som resulterer i at juridisk bindende kontrakter med entreprenører blir endret. Gjør myndighetene mange endringer av vedtak så vil de til slutt undergrave den tilliten de har i samfunnet.

I henhold til Statens vegvesen medfører redusert fremdrift på veiprojekter at prosjektkostnadene øker med 10 – 15 prosent.

Ett eksempel på ett jernbaneprosjekt som ikke ble gjennomført på optimal tid, er utbyggingen mellom Ski og Moss. Beregninger viser at nyttetapet for hvert års utsettelse av ferdigstillelse av prosjektet var ca 10 millioner kroner.

På oppdrag av Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet har Dovre International AS kvalitetssikret kostnadsoverslagene for dobbeltspor Sandvika – Asker. Merkostnader ved forsinkelse av prosjektet er beregnet til minimum 100 millioner kroner per år. I tillegg kommer utsatt nytte for samfunnet og brukerne av prosjektet.

I de tilfellene hvor årlige bevilgninger har blitt lavere enn behovene, eller lavere enn tidligere forutsatt, har Jernbaneverket sett seg nødt til å legge enkelte prosjekter på is i for en kortere eller lenger periode. Dette har påført Jernbaneverket og samfunnet avbrudds- og oppstartskostnader.

4.3 Hva kan oppnås ved flerårige budsjetter eller prosjektbevilgninger

En synliggjøring av flerårige budsjettkonsekvenser av vedtak og planer, vil sette fokus på sammenhengen mellom kortsiktige og langsiktige konsekvenser av vedtak. Tilrådingen med synliggjøring og flerårige vedtak for enkelte prosjekter, virksomheter eller områder kan resultere i en mer effektiv utnyttelse av statlige midler. Dette kan sikre en mer kostnadseffektiv gjennomføring av prosjekter og større forutsigbarhet i gjennomføringen av prosjektene. Alt dette avhenger av politisk styringsevne -og vilje til å stå bak de vedtakene som blir fattet. Denne ordningen forutsetter at det eksisterer langsiktige politiske preferanser. Systemet baserer seg i stor grad på tillit til myndighetenes evne til å overholde de vedtak som er fattet. Hyppige endringer i vedtak kan resultere i svekket tillit til senere vedtak.

Flerårige budsjettvedtak kan ha ulemper i retning av å binde opp statsbudsjettet og dermed redusere muligheten for å bruke budsjettet som finanspolitisk verktøy. Men politiske myndighet må ta inn over seg at dersom man setter i gang et større utbyggingsprosjekt, så har man på sett og vis ”bundet seg til masten”. Hvis man vil fullføre prosjektet, må man ”stå løpet ut”.

Statskonsult konkluderer likevel i sin rapport med at systemet med ettårige budsjetttrammer ikke er særlig velegnet for finansiering av større utbyggingsprosjekter. Statskonsult sier videre at mye tyder på at utbyggingsprosjektene kunne vært gjennomført mer kostnadseffektivt dersom Jernbaneverket hadde hatt andre finansielle rammebetingelser. Det vises blant annet til at utbyggerne i Sverige og Danmark kan ta opp rentebærende lån, og at virksomhetene står overfor mer forpliktende langsiktige budsjetttrammer for henholdsvis tre og fire år fremover. Finland har innført prosjektbevilgninger for store utbyggingsprosjekter på jernbane-området. Flere andre land har generelt et mer langsiktig perspektiv i budsjetteringen enn det Norge har.

For å kunne realisere gevinstene ved innføring av flerårige budsjetttrammer er det en forutsetning at virksomhetene ikke i samme grad som nå kan be om tilleggsbevilgninger. Et flerårig budsjettvedtak knyttet til den totale rammen for et investeringsprosjekt, kan i utgangspunktet virke disiplinerende og oppleves som mer forpliktende for alle parter enn dagens kostnadsrammer.

Innføring av flerårige prosjektbevilgninger forutsetter at Samferdselsdepartementet legger betydelig vekt på kontroll av de totale kostnadsrammene – at de er korrekte og gode nok og at de er innenfor hensiktsmessige usikkerhetsmarginer.

Et av formålene til statsbudsjettet er at det skal bidra til effektiv bruk av statens midler. Spørsmålet blir da om dagens system for finansiering av jernbaneverkets utbyggingsprosjekter er effektiv. En vesentlig fordel med å innføre mer bindende flerårige prosjektbevilgninger for investeringsprosjekter vil være at prosjektene i større grad enn i dag kan sikres en optimal fremdrift.

Optimal gjennomføring vil medføre at prosjektets samfunnsøkonomiske nytte blir realisert tidligere ved at samfunnet på et tidligere tidspunkt kan ta i bruk den nye infrastrukturen. Mer forpliktende sluttdatoer vil virke i samme retning. Det vil føre til et større press på at sluttdatoene skal overholdes, noe som indikerer at kostnadsrammen lettere kan holdes. Forpliktende sluttdatoer og finansielle rammer vil føre til mer ansvarliggjøring.

Ved å innføre et mer langsiktig perspektiv i budsjetteringen vil Jernbaneverket kunne planlegge sine investeringsprosjekter bedre. Det vil være bedre samsvar mellom planer og budsjetter. Man vil da legge grunnlaget for optimal prosjektgjennomføring, man vil få lavere avbrudds- og oppstartskostnader, og til sist vil man få lavere kostnader knyttet til omstillings- og administrasjonskostnader. En synliggjøring av flerårige budsjettkonsekvenser vil nok være med på fremme en bedre prioritering av investeringsprosjekter i samferdselssektorene.

Etter Statskonsults oppfatning bør de nye kravene i gul bok 2000 for å bedre kostnadsberegninger av større investeringsprosjekter, i prinsippet gjøre det lettere å innføre et mer langsiktig perspektiv i budsjetteringen enn tidligere. Spørsmålet er om ikke flerårige prosjektbevilgninger for de store investeringsprosjektene bør være neste skritt i arbeidet med å bedre styringen av store statlige investeringsprosjekter.

En mulig løsning er at bevilgninger til Jernbaneverkets investeringsbudsjetter får en fast årlig ramme for mindre prosjekter, mens bevilgningen for de største utbyggingsprosjektene følger investeringsprofilen, alt etter hvilken fase prosjektene er inne i. Dette vil føre til en mer kostnadseffektiv gjennomføring av prosjektene.

For at departementet skal oppnå tilstrekkelig kontroll og styring med prosjekter som får flerårige prosjektbevilgninger, er det nødvendig med en gjennomgang av dagens system for usikkerhetsstyring og avsetning av reserver for usikkerhet.

4.4 System for avsetning av midler til å dekke usikkerhet i prosjektet

Samferdselsdepartementets Stortingsproposisjon nr. 1 (1999-2000) påpeker at det skal gjennomføres usikkerhetsanalyser i statlige investeringsprosjekter. Forventet kostnad³, kostnadsramme⁴ og standardavvik⁵ skal oppgis ved omtale av prosjektkostnader til Samferdselsdepartementet og i forbindelse med NTP. Resultater fra usikkerhetsanalysen skal legges til grunn når beslutninger tas, om prosjektet skal videreføres. Dersom prosjektet besluttet videreført, skal prosjektomfang, teknisk konsept og kostnadsramme fra hovedplan legges til grunn som forutsetning for videre planlegging. Budsjetter for prosjekter med forventet investering over 500 millioner kroner, skal kvalitetssikres av tredjepart utpekt av Finansdepartementet.

Stortinget bevilger midler til Jernbaneverkets investeringsprosjekter i henhold til usikkerhetsanalysens forventede kostnad. Dette innebærer at det er like stor sannsynlighet for at prosjektet gjennomføres med merforbruk som med mindreforbruk. Eller sagt på en annen måte så vil over tid halvparten av prosjektene gjennomføres innen budsjettet, og halvparten over budsjett. Jernbaneverket informerer i teksten til budsjettproposisjonen om kostnadsrammen for prosjektet, men siden det bevilges midler kun til forventet kostnad, må Jernbaneverket via Samferdselsdepartementet be Stortinget om å behandle ekstrabevilgninger for de prosjektene som ikke kan gjennomføres til forventet kostnad.

³ Forventet kostnad er den kostnad som prosjektet med 50% sikkerhet kan gjennomføres innenfor. Begrepet er synonymt med budsjett i Jernbaneverket.

⁴ Kostnadsramme er "Forventet kostnad" pluss usikkerhetsavsetning. I Jernbaneverket er kostnadsrammen definert som den kostnaden som prosjektet med 85% sikkerhet kan gjennomføres innenfor.

⁵ Standardavvik er målet på spredning av en sannsynlighetsfordeling.

Regimet for bevilgninger er felles for alle utbyggere som rapporterer til Samferdselsdepartementet (Avinor, Statens vegvesen og Jernbaneverket.) Å ta utgangspunkt i forventet kostnad kan være formålstjenlig når man har en stor prosjektportefølje og hvor prosjektene ikke divergerer meget i verdi. Dette er kanskje tilfelle for Statens vegvesen, men det er langt fra tilfelle for Jernbaneverket. I 2003-budsjettet utgjør prosjektet Sandvika – Asker 66,8% av porteføljen.

Finansdepartementet ønsket i sin tid et regime for alle fagdepartementene med bevilgninger lik prosjektets kostnadsramme. Etter ønsker fra Statens vegvesen fikk imidlertid Samferdselsdepartementet aksept for et regime hvor det bevilges i henhold til forventet kostnad. Man må anta at Statens vegvesen ønsket dette regimet ut i fra at de har en, i motsetning til Jernbaneverket, stor prosjektportefølje. For en utbygger med stor prosjektportefølje vil dagens regime være fornuftig med tanke på at man da kan utjevne overskridelser og besparelser mellom de enkelte prosjekter. Jernbaneverket har få prosjekter å utjevne mer- og mindreforbruk mellom, og må derfor gå til Stortinget og be om mer penger i halvparten av de prosjektene de gjennomfører. Dette kan da tolkes av media som om Jernbaneverket har ”budsjettsprekk” eller ”kostnadsoverskridelser”, og kan bidra til et svekket omdømme for Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet.

Jernbaneverket har vært i dialog med Statsbygg. De har et regime som fungerer i henhold til Finansdepartementets opprinnelige retningslinjer. Prosjektene får bevilgninger fra Stortinget i henhold til prosjektets kostnadsramme (P85-estimat). Statsbygg har med andre ord en avsetning for usikkerhet. Denne avsetningen er lagt på nivå over prosjektet, og kan kun utløses etter behandling i prosjektets styre. Jernbaneverket er også kjent med at Forsvarsbygg har P85-bevilgninger.

Hvorvidt Jernbaneverket har et regime hvor departementet eller Jernbaneverket selv sitter på avsetningen for usikkerhet er ikke det viktigste. Det som er viktig er at Jernbaneverket får et regime for bevilgninger hvor det settes av midler for usikkerhet, og at disse midlene er tilgjengelige uten politisk behandling.

5 Andre endringer som bør gjennomføres samtidig

5.1 Ettårs-prinsippet

Kontrakter i staten er i dag i stor utstrekning basert på ettårs-prinsippet, dvs. at en ikke kan inngå bindende avtaler utover 1 års varighet. Det er gitt noen unntak fra denne bestemmelsen, bl.a. husleie. Jernbaneverket ser at det kan være et behov for å endre denne bestemmelsen. Bl.a. er det et mål ved overgangen til periodiseringsprinsippet at regnskapet i offentlig sektor skal kunne sammenlignes med privat virksomhet. Dersom det ettårige bindingsprinsippet ikke endres, vil det ikke fullt ut være mulig å foreta sammenligninger med privat virksomhet grunnet ulike forutsetninger for økonomiske avtaler.

Flerårige budsjetter bør også gi grunnlag for å kunne inngå flerårige leie-/leasingsavtaler på flere områder enn i dag. For Jernbaneverket vil særlig leasing av biler være aktuelt.

5.2 Feriepenger

I statlig forvaltningsvirksomhet er det i dag rutinen at opptjening av feriepenger og utbetaling av feriepenger ikke følger hverandre fullt ut. Praksisen er at statlig virksomhet med arbeidsgiveransvar på tidspunkt for utbetaling av feriepenger som belastes med utbetalingen. Dette uavhengig om opptjening har skjedd i annen statlig virksomhet.

Ved overgang til periodiseringsprinsippet i regnskapsføringen, ser Jernbaneverket det som en fordel at opptjening/avsetning og utbetaling av feriepenger følger hverandre. Dvs. ved overgang fra en statlig virksomhet til annen statlig virksomhet, overføres den ansattes opptjente feriepenger til den nye statlige virksomheten.

5.3 Avsetning av tap

Ved overgangen til periodiseringsprinsippet vil inntekter bli bokført ved opptjening og fakturering mot tidligere ved innbetaling. Jernbaneverket ser at det i fremtiden vil kunne oppstå et økt behov for tapsavsetning/avskrivninger i forhold til bokføring og avleggelse av regnskap etter kontantprinsippet. I Jernbaneverket praktiseres det i dag liten grad tapsavsetning og avskrivning av tap. Utestående som går tapt ved konkurs blir i dag stående i opptil 3 år som uoppgjort før det kan tapsavskrives i henhold til retningslinjer fra Samferdselsdepartementet.

Jernbaneverket ser et markant behov for opplæring innen retningslinjer for tapsavsetning og tapsavskrivning, samt forskjellene mellom avsetning og avskrivning.

5.4 Kontodisiplin

I den grad overgang til periodiseringsprinsippet endrer nivå på regnskapsavleggelsen med hensyn til antall kontoer, vil det være et markant opplæringsbehov for å sikre at like inntekter og utgifter bokføres på samme konto. Intern regnskapet i Jernbaneverket er det bokføring etter standard kontoplan. Kontoene styres imidlertid i kontantregnskapet i en viss grad til samme statskonto, slik at for kontantregnskapet ikke har noen større praktisk betydning hvordan konteringen har vært i intern regnskapet.

JERNBANEVERKETS STYRING AV EGNE PRODUKSJONSENHETER

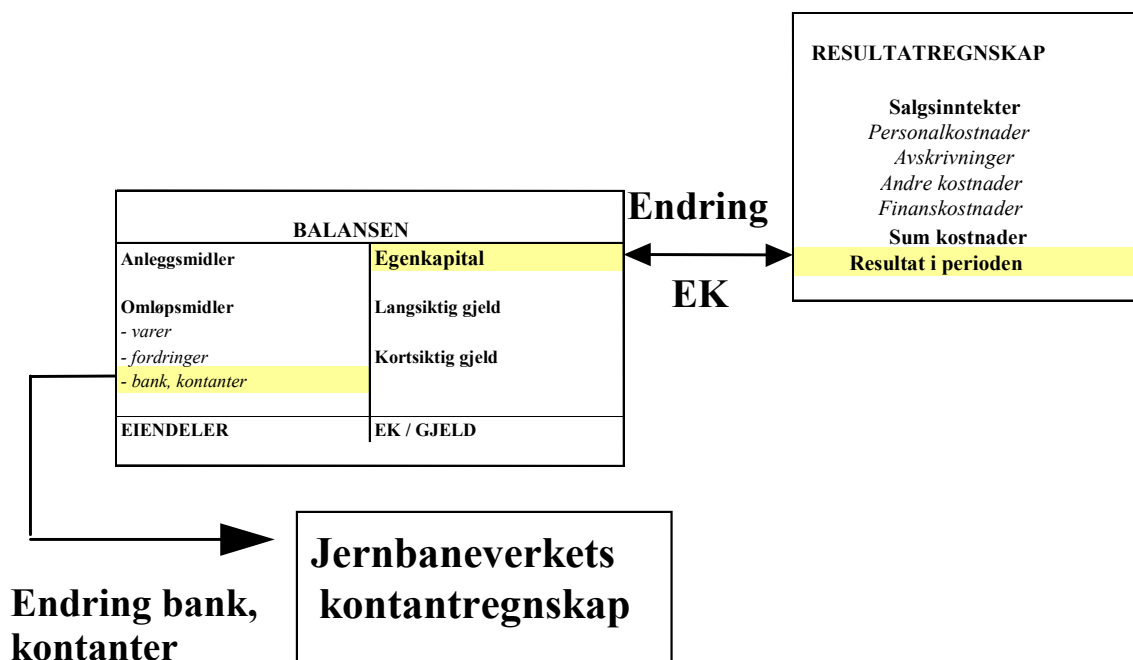
I Jernbaneverkets interne styringsmodell er sentrale produksjonsenheter skilt ut i egne profittsentere. Disse produksjonsenheterne, som består av: Baneservice, BaneEnergi, BaneProduksjon og BanePartner, styres etter vanlige bedriftsøkonomiske prinsipper internt i Jernbaneverket. Produksjonsenheterne benytter periodiseringsprinsippet og styres etter bedriftsøkonomiske kriterier hvor resultatmål fastsettes av et internstyre. De bedriftsøkonomiske kriteriene baserer seg på regnskaps- og aksjelovgivningen, med tilhørende forskrifter og standarder, herunder oppstilling av:

- ❑ Resultatregnskap
- ❑ Balanse
- ❑ Kontantstrømsanalyse
- ❑ Noteoppstillinger

Det fastsettes resultatmessige og finansielle rammer som styrene tar utgangspunkt i ved behandlingen av produksjonsenheterne planer for det enkelte budsjettår. Internstyrene fastsetter både resultatmessige og finansielle mål for produksjonsenheterne. Jernbaneverket sentralt tar stilling til hvilke krav styrene bør fastsette i forkant av styrebehandlingen. Det er opp til hver enkelt produksjonsenhets styre å fastsette et resultatbudsjett, balansebudsjett, investeringsbudsjett og en likviditetsstrømanalyse i forhold til den tildelte finansielle rammen. Finansiell ramme forutsettes å være lik endringen i likviditetsbeholdningen for produksjonsenheten.

Styringsmessig er produksjonsenheterne organisert som profittsentere for å etablere koordineringsmekanismer i relasjon mellom "selger" og "kjøper", her produksjonsenhet og forvaltningsenhet. Koordineringsmekanismen er internprisingen. Internprisingens funksjon som koordineringsmekanisme er å påvirke enhetene til å handle i forhold til kostnader og markedsmuligheter til det beste for hele organisasjonen.

Figur 3: Prinsippskisse



Resultatregnskapet iht. regnskapsprinsippet er en spesifisering av endringer i egenkapitalen. Det legges til grunn at hele årsresultatet tillegges egenkapitalen, og at det ikke skjer innbetalinger av ny egenkapital. Årsresultat vil da være lik endringen i EK i løpet av året.

For produksjonsenhetene kan en for enkelhets skyld si at kontantregnskapet er en spesifikasjon av endringer i likviditetsbeholdningen, i praksis banksaldoen. Da statsregnskapet skiller mellom ulike poster, må det gjøres noen justeringer. Produksjonsenhetene rapporterer altså på endring i egenkapital, men det må også måles endring i banksaldoen, dvs likviditetsbeholdningen, for å kunne ivareta likviditetsstyring. Da dette er to balansekonti, kan omregningen skje ved at man tar hensyn til de øvrige balansekonti.

Den forenklete oppstillingsmåten gir et riktig bilde av kontantstrømmen gjennom året, samtidig som den er enkel og intuitiv å sette opp. Den gir imidlertid ikke samme grad av informasjon som kan ha verdi ved analysing av de finansielle strømmene i virksomhetene som andre oppstillingsmetoder gir.

Nedenfor vises modellen hvor alle tall presenteres med positive størrelser. Det er videre angitt med hvilket fortegn posten påvirker kontantresultatet i forhold til årsresultatet. I parentes angis de konti som skal benyttes ved beregningen.

Forenklet kontantstrømanalyse

Fortegn	Forklaring
Årsresultat	Lik endringen i EK
- Lagerøkning (14xx)	Økning av lager betyr større utbetaling enn hva som er kostnadsført
- Økning i anleggsmidler (11xx - 13xx) (dvs. <i>Investerings - avgang aktiverte eiendeler - avskrivninger (60xx)</i>)	Investeringer medfører en utbetaling som ikke er innbakt i årsresultatet. Avskrivninger innebærer derimot en kostnad som ikke har tilsvarende utbetaling
- Økning i utestående fordringer (15xx - 17xx)	Økning i fordringer innebærer at det er inntektsført mer enn hva som er innbetalt
+ Økning i kortsiktig gjeld (23xx - 29xx)	Økning i kortsiktig gjeld innebærer at det er utgiftsført mer enn hva som er utbetalt
+ Økning i uopptjent inntekt, langsiktige forpliktelser (2160)	Ekstern finansiering
+ Økning i gjeld til annen hovedenhet (2260)	Ekskl. leverandørgjeld. Gjelder først og fremst gjeld til "HK-Banken"
+/- Evt. andre endringer i balanseposter	
Økning i likviditetsbeholdning	Skal da være lik økning i likvide poster (bank, internbank m.v. - konti 19xx)

Et viktig element i den forenklete kontantstrømanalysen ovenfor vil være endringen i gjeld til "HK-Banken". Det kan ikke være slik at produksjonsenhetene uten videre kan låne seg ut av likviditetsproblemer. Det er derfor sentralt at det fastsettes lånerammer for den enkelte produksjonsenhet.

STYRETS BERETNING - BANESERVICE

Virksomheten i 2002

For Baneservice ble 2002 et godt år resultatmessig sammenlignet mot 2001 og vedtatte planer for både morselskap og konsern. Det ble foretatt tilpasninger i virksomheten ved at bemanningen på primært Spor og Elektro ble redusert for å tilpasse kapasiteten bedre til et endret marked.

Aktivitetsnivået ble betydelig høyere for alle virksomhetsområder enn planlagt og omsetningen ble liggende på samme nivå som året før, men med et redusert driftskostnadsnivå på hele 52,2 mill. kr. for morselskapet. Total omsetning ble 420,2 mill.kr før eliminerings av oms. til BS prosjekt A/S for 2002 og netto 375,6 mill. kr. for morselskapet.

Av det totale omsetningsvolumet utgjorde Elektro 22% (29) med oppdrag innenfor kontaktledning, signal- og sikringsanlegg. Aktiviteten i 2002 har vært stor med prosjekter innen alle fagområder, samt tverrfaglige prosjekter med andre forretningsområder i Baneservice.

Viktige prosjekter i 2002 har vært videreføring av prosjekt fra 2001 på ny kontraktledning fra Marnardal til Sandvatn, nødstopps prosjekt på Østre linje og Nordlandsbanen, midlertidig omlegging av signal på Asker stasjon, KL-prosjekt fase 30 i.f.m. det nye dobbeltsporet Asker-Skøyen. Stort tverrfaglig prosjekt på jernbaneteknisk arbeid på strekningen Asker-Skøyen fase 40, i tillegg til stor aktivitet på revisjon av sporfeltsreleer.

Forretningsområdet Spor stod for 26% (25) av den totale omsetningen i 2002. De største enkeltprosjektene var ballansrens/svillebytte Ringsaker-Moelv, svillebytte på Rørosbanen og Kongsvingerbanen. I tillegg ble det gjennomført omfattende vedlikehold og utskifting av bruer på Østfoldbanen, sporvekselbytte på Drammensbanen og boring av kontaktledningsfundamenter på en rekke banestrekninger. Sporarbeidene på parsell 3 og 4 på det nye dobbeltsporanlegget på Vestfoldbanen ble avsluttet i 2002.

Utenlandsprosjekter utgjorde 11% (9) av den totale virksomheten i 2002. Produksjonen har bestått i videreføring av prosjekter i Sverige og Danmark som ble igangsatt i 2001. Med unntak av et lite prosjekt med fundamentboring i Stockholm ble det ikke inngått kontrakter på nye prosjekter i 2002.

Aktiviteten innenfor utleie av maskiner utgjorde omtrent 41% (37) av totalomsetningen. Omsetningen var ca.10 % høyere enn i 2001, spesielt innenfor avdelingen for bemannede maskiner. De bemannede maskinene har vært benyttet til spor og vekselljustering over hele landet. Utover dette har de vært benyttet til gjennomføring av to store prosjekter for Jernbaneverket i 2002. Sporløftprosjektet mellom Hokksund og Kongsberg ble avsluttet på sensommeren, mens rens og sporjusteringsprosjektet på Bergensbanen mellom Myrdal og Haugastøl pågikk frem til desember.

Begge prosjekter har gitt oss økt kompetanse og erfaring med gjennomføring av større vedlikeholdsoppdrag på jernbane.

Resultat

Årets resultat etter finans endte for morselskapet på 12,4 mill. kr.(-32,2) og 5,5 mill. kr.(-38,0) konsolidert. Driftsresultatet ble 16,2 mill. kr for BS mor og 9,7 mill. kr. for konsernet med en positiv nettofinansutvikling i 2002 mot året før.

Året 2002 har også vært preget av pressede priser innenfor vedlikeholdsmarkedet, og at markedet innenfor nybygging har vært uvanlig lite. Innenfor nybygging har Baneservice tradisjonelt hatt en markedssandel på ca 60% i Norge. Markedet innenfor driftsvedlikehold i Norge er ennå ikke konkurranseutsatt, og det er usikkert i hvilken grad dette markedet vil bli tilgjengelig de nærmeste årene.

Investeringer, finansielle forhold

I 2002 ble det foretatt investeringer for til sammen 18,1 mill.kr (83,2) i maskiner, transportmidler og andre anleggsmidler for BS mor. Maskiner til en bokført verdi på 99,5 mill. kr. ble overført til Baneproduksjon primo 2002, ref. note 1.

De driftsmessige avskrivningene utgjorde 17,8 mill.kr (29,5).

Total rentebærende gjeld var ved utgangen av 2002 på 46,5 mill.kr (105,8) mens netto finanskostnader utgjorde 3,8 mill.kr (8,0).

Ved utgangen av året var bokført egenkapital på 115,0 mill.kr (125,7) for BS mor som utgjør 55,5% (41,8) av totalkapitalen. Årets resultat på 12,4 mill. kr., henholdsvis 5,5 mill. kr(konsern) er i sin helhet gått til økning av egenkapital. Se for øvrig note 5.

Organisasjon, personalforhold

- Organisering

Baneservice var i 2002 organisert med fire forretningsområder i linjen; Spor, Elektro, Utland og Maskin, samt fem stabsavdelinger; Økonomi, Personal, Administrasjon, Sikkerhet og Kvalitet, samt Marked.

- Bemanning

Ved utgangen av året var 275 medarbeidere lønnet i Baneservice, mot 341 i ved utgangen av 2001. For å tilpasse produksjonskapasiteten til et mindre hjemmemarked er det gjennomført en nedbemanning på i overkant av 60 medarbeidere i løpet av 2002. Disse er i hovedsak overført til andre enheter i Jernbaneverket.

- Sykefravær

Sykefraværet i 2002 endte på ca.7% mot 6,5% året før. Av det totale sykefraværet utgjør korttids-sykefraværet ca 1,6% akkumulert. Sykefraværet ligger godt under gjennomsnittet for næringslivet.

- Skader

Baneservice hadde i 2002 totalt 7 skader (9) som medførte fravær. Dette gir en H-verdi på 16 (15,6), som er vesentlig under gjennomsnittet i bygg- og anleggsbransjen. Ingen av de registrerte skadene var alvorlige.

Miljø

Baneservice har en målsetting om minimal negativ effekt på miljøet knyttet til den virksomheten som drives. Miljøstyring er en integrert del av internkontrollsystemet i tråd med ISO14001.

Det er ikke avdekket alvorlige miljøskader som følge av Baneservice' virksomhet i 2002. Styret er av den oppfatning at virksomheten ikke forurensar det ytre miljø i vesentlig grad.

Eierforhold

Baneservice er regnskapsmessig skilt ut som en egen virksomhet innen Jernbaneverket, med eget internstyre. BS konsern innbefatter BS prosjekt A/S som er et 100% eiet datterselskap av BS/JBV.

Styrets sammensetning ved utgangen av 2002 var jernbanedirektør Steinar Killi (leder), vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde, ass.utbyggingsdirektør Rolf Kr. Jelstad, økonomidirektør Gunnar Markussen, alle styrerepresentanter fra Jernbaneverket. De ansatte var representert ved Knut Mykland.

Disponering av årets resultat

Virksomhetens årsresultat for 2002 tillegges egenkapitalen.

Orderreserve, utsiktene framover

Baneservice hadde ved utgangen av 2002 en orderreserve på 103,2 mill.kr (88,5), som i sin helhet vil komme til utførelse i 2003. Orderreserven for 2003 utgjør 25% (25) av den budsjetterte oppdragsmengden for 2003. Total orderreserve for årene 2003-2005 utgjør 190,3 mill. kr.

Konkurransesituasjonen innenfor markedet for entreprenørtjenester på jernbanen i Norge er betydelig skjerpet de siste årene. Utviklingen har ført til press på prisene og svakere lønnsomhet for aktørene i markedet. Innenfor sporarbeider og maskinelt vedlikehold har det vært betydelig konkurranse i mange år, mens det var først i 1999 at spesielt utenlandske aktører etablerte seg i markedet for elektrotjenester. I 2002 trakk ABB seg ut av KL-markedet og solgte sin avdeling for sterkstrøm til jernbaneformål på europeisk basis til Balfour Beatty.

For å møte den stadig sterkere konkurransen har Baneservice de siste år redusert kostnader og forbedret produktiviteten som et ledd i en langsiktig tilpasning til et konkurransedyktig prisnivå. Av hensyn til den skjerpede konkurransen og svekkede markedsandeler i Norge har virksomheten vært aktiv i anbudsmarkedet i både Sverige og Danmark. I 2002 avsluttet bedriften ett prosjekt for Banverket i Sverige, ett for Banestyrelsen i Danmark. I tillegg vil to prosjekter i Danmark avsluttes i løpet av 2003. Bearbeidingen av markedene i Sverige og Danmark er foreløpig lav i påvente av at Baneservice blir et AS.

Markedsutsiktene for Baneservice knytter seg i stor grad til satsingen på jernbane i Norge. Dette innebærer at virksomheten fortsatt vil være avhengig av én kunde, Jernbaneverket. Bevilgningene til Jernbaneverket for 2003 preges fortsatt av at store deler av investeringsmidlene går til gjennomføringen av det nye dobbeltspor-anlegget mellom Asker og Skøyen. Fra 2003 legges det vedlikeholdsmessig stor vekt på ballastrensing som for første gang blir lagt ut som en kontrakt for hele landet. Videre har regionene Sør og Nord fra 2003 gått sammen om å utlyse all sporjustering i en kontrakt. Dette er det avgjørende for Baneservice å få store andeler av.

Forslaget til statsbudsjett for 2003 følger fortsatt ikke opp viktige deler av Nasjonal Transportplan (NTP) som ble vedtatt av Stortinget i vårsesjonen 2001. Foreslått bevilgning til Jernbaneverket for 2003 er på 4.438,4 mill. kr som er en økning på 196,7 mill. kr, eller 4,6%, sammenlignet med saldert budsjett 2002. Likevel er etterslepet nå betydelig i forhold til NTP. På investerings siden er det gitt en budsjetttramme på 1.346,1 mill. kr. Det er kun en svært liten del av dette som omfatter jernbanespesifikke arbeider som først vil komme i noe omfang i 2004. For Baneservice vil derfor fortsatt hovedmarkedet i Norge være innenfor tynge vedlikehold.

Hovedutfordringen de neste årene vil være å tilpasse virksomheten til det begrensede markedsvolumet i Norge, og å redusere risiki knyttet til utenlandssatsingen for å kompensere bortfallet på det norske markedet. Det er en målsettingen å øke lønnsomheten i virksomheten ved bl.a. å ta i bruk prosjektstyringsverktøyet Plutus og opprettholde den høye kvaliteten på tjenestene. Dette skal oppnås gjennom tilpasning av produksjonskapasiteten, kompetanseutvikling i egen organisasjon og videreutvikling av samarbeidet med alliansepartnere i Norge og i utlandet.

Rammebetingelser

Det er en målsetting at Baneservice får rammevilkår tilsvarende det konkurrentene har. Baneservice arbeider for å endre rammebetingelsene, og Jernbaneverket har innstilt overfor Samferdselsdepartementet at Baneservice omdannes til et aksjeselskap fra 1.07.03.

Oslo, 26. mars 2003

REGNSKAPSPRINSIPPER

Baneservice fører et ordinært resultatregnskap i tråd med gjeldende regnskapsprinsipper for aksjeselskap. Prosjektene blir løpende resultatavregnet i hht prosjektenes fremdrift. Dette innebærer at det er periodisert resultat fra løpende prosjekter som kommer til uttrykk i driftsresultatet. Garantiforpliktelser belastes resultatregnskapet på det tidspunktet ansvaret realiseres. Det er imidlertid foretatt en vurdering/garantiavsetning av løpende og avsluttede prosjekter ved årsskiftet som beløper seg til 3,6 mill. kr (mor) og som hovedsakelig er bygget opp i løpet av 2002.

Omløpsmidlene i balansen reflekterer status pr. 31.12. m.h.t.:

- ☐ Likvider
- ☐ Utestående kundefordringer internt i Jernbaneverket /datterselskap og eksternt.
- ☐ Lager av materiell

Anleggsmidlene reflekterer de til enhver tid aktiverte investeringer (anskaffelser over kr. 15.000) til anskaffelseskost fratrukket avskrivninger i tråd med ordinære bedriftsøkonomiske regler. Varebeholdningen er basert på anskaffelseskost og kuransvurdert.

Resultatkravet for Baneservice reguleres ut fra en normal avkastning på egenkapitalen og normal fortjenestemargin av budsjettert omsetning. Det årlige resultatet ble inntil 31.12.1999 avgitt i sin helhet som utbytte til Jernbaneverket. Vurdering av utbytte gjøres f.o.m. 2000 på et forretningsmessig grunnlag.

RESULTATREGNSKAP

DRIFTSINNEKTER OG - KOSTNADER	Note	BS Mor		Tall i 1000 kroner BS Konsern	
		2002	2001	2002	2001
Driftsinntekter		375.600	387.386	388.591	409.310
Driftskostnader					
Varekjøp		-180893	-205.951	-198.191	-232.601
Lønn		-135711	-147.793	-137.626	-148.377
Andre kostnader		-25011	-28.291	-25.331	-28.476
Avskrivninger	1	-17780	-29.545	-17.780	-29.545
Sum driftskostnader		-359.395	-411.580	-378.928	-438.999
DRIFTSRESULTAT		16.205	-24.194	9.663	-29.689
FINANSINNEKTER OG - KOSTNADER					
Finansinntekter		7.025	1.826	8.747	1.921
Finanskostnader		-10.848	-9.821	-12.927	-10.213
Netto finansinntekter/finanskostnader		-3.823	-7.995	-4.180	-8.292
RESULTAT		12.382	-32.189	5.483	-37.981
OVERFØRINGER:					
Avsetning til utbytte					
Overføring til egenkapital		12.382	-32.189	5.483	-36.389

- BALANSE

EIEDELER	Note	BS Mor		BS Konsern	
		2002	2001	2002	2001
ANLEGGSMIDLER					
Immaterielle eiendeler					
Utsatt skattefordel					1.456
Sum immaterielle eiendeler					1.456
Maskiner	1	81.256	179.107	81.256	179.107
Vare- og personbiler	1	8.959	11.246	8.959	11.246
Diverse eiendeler	1	2.269	4.067	2.269	4.067
Sum varige driftsmidler		92.484	194.420	92.484	194.420
Finansielle anleggsmidler					
Investering i datterselskap	2	100	100	0	0
Investering tilknyttede selskaper				34	34
Sum anleggsmidler		92.584	194.520	92.518	195.910
OMLØPSMIDLER					
Lager av materiell		13.592	11.928	13.592	11.928
Kundefordringer	3	63.588	69.407	49.269	70.674
Andre kortsiktige fordringer	4	73	148	73	2.223
Forskudd leverandører					
Kasse, bank, post		37.285	25.377	50.546	40.353
Sum omløpsmidler		114.538	106.860	113.480	125.178
SUM EIEDELER		207.122	301.380	205.998	321.088

BALANSE forts.

GJELD OG EGENKAPITAL	Note	BS Mor		BS Konsern	
		2002	2001	2002	2001
EGENKAPITAL					
Egenkapital	5	115.038	125.728	100.645	121.681
Sum egenkapital		115.038	125.728	100.645	121.681
LANGSIKTIG GJELD					
Langsiktig gjeld	6	46.452	105.842	46.452	105.842
Avsetning for forpliktelser					
Avsetning for garanti- og serviceforpliktelser		3.599	293	4.078	809
Sum avsetning for forpliktelser		3.599	293	4.078	809
KORTSIKTIG GJELD					
Gjeld til kredittinstitusjoner					1.559
Leverandører		20.530	47.434	29.018	60.634
Annen kortsiktig gjeld		21.503	22.083	24.991	28.215
Skyldig offentlige avgifter		0	0	814	2.348
Sum kortsiktig gjeld		42.033	69.517	54.823	92.756
SUM GJELD OG EGENKAPITAL		207.122	301.380	205.998	321.088

NOTER TIL REGNSKAPET:**Note 1 Anleggsmidler**

Tall i mill. kr.

	Maskiner	Vare- og personbiler	Diverse	Sum
Bokført verdi pr. 31.12.2001	179,1	11,2	4,1	194,4
Tilgang 2002	18,1	0	0	18,1
Overført Baneproduksjon 2002	99,5	0	0	99,5
Avgang 2002	1,2	0,1	1,4	2,7
Avskrivninger 2002	15,3	2,1	0,4	17,8
Bokført verdi pr. 31.12.2002	81,2	9,0	2,3	92,5

1. Januar 2002 ble det overført maskiner til Baneproduksjon for 99,5 mill. Disse ble overført til bokført verdi.

Note 2 Investering i datterselskap

Beløpet gjelder Baneservice Prosjekt AS som ble etablert 15.2.2000. Selskapet er eiet 100% av Baneservice/JBV, men er eliminert i konsernregskapet.

Note 3 Kundefordringer

Kundefordringene er verdsatt til pålydende. Det er ikke foretatt avsetning for risiko, da posten hovedsakelig gjelder fordringer på kunder internt i Jernbaneverket. I BS konsern er intern fordring mot BS Prosjekt A/S eliminert med 36,4 mill. kr.

Note 4 Andre kortsiktige fordringer

Av beløpet har selskapet ytet lån til ansatte med totalt kr 35.250, øvrig saldo er hovedsakelig reiseforskudd.

Note 5 Egenkapital

Årets resultat etter finans på 12,4 mill. kr.(mor) henholdsvis 5,5 mill. kr.(konsern) er i sin helhet tillagt egenkapitalen. I.f.m. overføringen av maskiner til Baneproduksjon 1.01.02 ble 40,1 mill. kr. redusert mot egenkapitalen.

Note 6 Langsiktig gjeld

Beløpet består i sin helhet av langsiktig gjeld til Jernbaneverket, som for 2002 har vært avdragsfri. Gjelden betjenes med rente tilsvarende NIBOR (tre mnd) + 0,5%. I.f.m. overføringen av maskiner ref. ovenstående ble restsummen på 59,4 mill. kr. saldert mot langsiktig gjeld.

KONTANTSTRØMANALYSE

	BS mor 2002	BS konsern 2002
Resultat før skatter	12.382	5.483
Gevinst/tap ved avgang anleggsmidler	281	281
Ordnære avskrivninger	17.780	17.780
Tilført fra årets virksomhet	30.443	23.544

Hva koster det?

	BS mor 2002	BS konsern 2002
Endring kundefordringer, lager, forskudd lev.	4.228	23.344
Endring kortsiktig gjeld	-24.178	-34.664
Netto likviditetsbeholdning fra driften (A)	10.493	12.224
Investeringer i varige driftsmidler	-18.099	-18.099
Overført Baneproduksjon 2002	99.525	99.525
Salg av varige driftsmidler	2.451	2.451
Netto likviditetsendring fra investeringer (B)	83.877	83.877
"Nedbetaling" av langsiktig gjeld	-59.390	-59.390
Justering av egenkapital	-23.072	-26.518
Netto likviditetsendring fra finansiering (C)	-82.462	-85.908
Netto endring av likvide midler (A+B+C)	11.908	10.193
Likviditetsbeholdning 1.1.	25.377	40.353
Likviditetsbeholdning 31.12.	37.285	50.546