



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.meld. nr. 48

(2000-2001)

Om NSB BA's virksomhet 2001-2003

Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 11. mai 2001, godkjent i statsråd samme dag.

1 Innledning og sammendrag

1.1 Innledning

I samsvar med det etablerte styringsopplegget for NSB BA (NSB) legger Samferdselsdepartementet med dette fram den andre stortingsmeldingen om konsernets virksomhet.

Styret i NSB legger i samsvar med vedtektenes § 10 årlig fram for generalforsamlingen (samferdselsministeren) en plan om selskapets virksomhet. I tillegg til saker av vesentlig, prinsipiell, politisk eller samfunnsmessig betydning og saker som gjelder utskilling av basisvirksomhet og vesentlige støttefunksjoner, skal planen omfatte følgende forhold:

- Konsernets hovedvirksomhet de kommende år, herunder større omorganiseringer, videreutvikling av eksisterende virksomheter og utvikling av nye, samt større endringer av tjenestetilbudet.
- Konsernets økonomiske utvikling.
- Vesentlige investeringer med finansierungsplaner for disse.

I St.meld. nr. 19/Innst. S. nr. 138 (1998-99) Om NSB BAs virksomhet, er NSBs basisvirksomhet definert som person- og godstransport med tog på det norske jernbanenettet. Vesentlige støttefunksjoner er den aktivitet som er nødvendig for NSB å eie selv for å kunne nå den visjon og de mål som er fastsatt for basisvirksomheten.

Samferdselsdepartementet tar utgangspunkt i NSBs plandokument for 2001-2005 (§ 10-planen 2001) som følger som trykt vedlegg til denne meldingen (vedlegg 1). Meldingen er konsentrert om årene 2001-2003.

Som varslet i forrige melding om selskapets virksomhet, jf. St.meld. nr. 19 (1998-99) er det gjennomført en ekstern verdivurdering av NSB-konsernet. Det er gitt et sammendrag av verdivurderingen i pkt. 3.

Da dette er en melding om trafikkelskapet NSB BAs virksomhet, vil den ikke behandle spørsmål knyttet til utviklingen av jernbaneinfrastrukturen, omfanget og betingelsene for statlig kjøp av persontransporttjenester eller regulatoriske spørsmål. Etter omorganiseringen av forvaltningsbedriften NSB i 1996 er spørsmål knyttet til jernbaneinfrastrukturen underlagt Jernbaneverkets forvaltningsansvar. Ansvar for omfanget og betingelsene for statlig kjøp av persontransporttjenester er underlagt Samferdselsdepartementet som kjøper av persontransporttjenester, mens ansvaret for regulatoriske spørsmål innen jernbanesektoren er underlagt Samferdselsdepartementet som regulator. Når det gjelder planene for utviklingen av jernbaneinfrastrukturen, omfanget og betingelsene for statens kjøp av persontransporttjenester og regulatoriske utviklingstrekk, vises det til St.meld. nr. 46 (1999-2000)/Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Nasjonal transportplan 2002-2011 (NTP 2002-2011). Fordi infrastrukturen, omfanget og betingelsene for statens kjøp av persontransporttjenester og regulatoriske forhold har sentral betydning for NSBs rammevilkår, vil det likevel bli redegjort for status for og videre arbeid med forhold som er av særlig viktighet for NSB som sentral jernbaneoperatør. Når det gjelder stat-

lig kjøp av persontransporttjenester for 2001 og oppfølgingen av Åsta-ulykken, vil Samferdselsdepartementet komme nærmere tilbake til dette i stortingsproposisjon i tilknytning til framlegget av RNB 2001.

Formålet med stortingsmeldingen om NSBs virksomhet er å gi Stortinget en orientering om utviklingen i forrige planperiode og om NSBs hovedutfordringer, strategier og planer for de kommende årene, for med basis i dette å utforme politikken for eierstyringen av selskapet.

Statens eierstyring av selskapet er særlig knyttet til fastsettelse av avkastningskrav og utbyttepolitikk. Det er også statens oppgave som eier å vurdere selskapets egenkapitalandel.

I St.meld. nr. 19 (1998-99) Om NSB BAs virksomhet, ble prinsippene for avkastnings- og utbyttepolitikken overfor NSB-konsernet nærmere fastlagt. Kravet til avkastning ble satt ekskl. NSB Gardermobanen AS som følge av den spesielle situasjonen for NSB Gardermobanen AS hvor det i tråd med St.prp. nr. 39/Innst. S. nr. 156 (1997-98) Om NSB Gardermobanen AS' økonomi, var besluttet å avvente balansevurderingen av selskapet til etter regnskapsavleggelse 1999. Ved behandlingen av St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999-2000) ble alt ansvar knyttet til Gardermobanens infrastruktur overført til Jernbaneverket og det ble fastsatt en endelig balanse for togoperatørselskapet NSB Gardermobanen AS (senere Flytoget AS). Kravet til avkastning og utbytte som fastsettes i denne meldingen, vil omfatte hele NSB-konsernet.

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

- gi staten størst mulig verdiskapning over tid
- oppfylle de regulatoriske krav som settes i forhold til trafikksikkerhet og forretningsmessige kontrakter m.v. på en kostnadseffektiv måte, herunder kontrakten med staten om kjøp av persontransporttjenester
- sikre publikumsvennlig og trafikksikkert persontogmateriell tilpasset den norske infrastrukturen
- utnytte de synergier som måtte ligge i det å være et bredt sammensatt konsern
- være en attraktiv arbeidsplass med dyktige og serviceinnstilte ansatte

1.2 Sammendrag

I hht. til det etablerte styringsopplegget for NSB skal styret hvert år legge fram for generalforsamlingen en plan for konsernets virksomhet, mens det annet hvert år legges fram en stortingsmelding basert på styrets plandokument. I styrets virksomhetsplan 2001-2005 (§ 10-planen 2001) er det spesielt lagt vekt på konsernets behov for effektivisering og omorganisering og behov for økt egenkapital.

Regjeringen legger vekt på at togdrift fortsatt må sikres som alternativt transportmiddel i Norge. Dette gjelder både innen person- og godstransportmarkedet. For en virksomhet med tung kostnadsstruktur og med behov for omstilling er det nødvendig med et stabilt eierskap med langsiktige planer og perspektiv på å utvikle virksomheten. Det anses derfor som nødvendig at statens eierinteresser i NSB-konsernet opprettholdes. Så lenge NSB er eneste reelle aktør innen markedssegmentet persontransport med jernbane er selskapet eneste eier av jernbanemateriell tilpasset det norske jernbanenettet.

Det legges ikke opp til endringer i selskapsformen nå og premissene for eierstyringen ligger fast. I Ot.prp. nr. 89 (2000-2001) har Regjeringen fremmet forslag om en del endringer i særlovens bestemmelser.

NSB er inne i en periode med en meget omfattende fornying av persontogmateriellet, med investeringer på nærmere 5 mrd. kroner i nye tog som leveres i perioden 1999-2002. Ved selskapsdannelsen i 1996 skulle NSB gjennom bedre markedstilpasning og en sterk grad av effektivisering oppnå en økning i kontantstrømmen fra driften. Selv om trafikk og inntekter har økt på 90-tallet og kostnader er kuttet, har selskapet hittil ikke oppnådd de forventede overskudd. I 2000 opplevde NSB for første gang siden 1990 en negativ trafikkvekst som bl.a. kan forklares med effekten av Åsta-ulykken og andre driftsproblemer. Trafikksvikten har gitt ytterligere inntektstap, samtidig som ulykkene og driftsavvikene har bidratt til økte forsikringskostnader og økte kostnader knyttet til avvik. Selskapets økonomiske utvikling er sterkt svekket og i løpet av året er det ventet at egenkapitalandelen er nede i 25 pst. som er grensen bankene har satt som betingelse for de lån selskapet har tatt opp i det private lånemarkedet.

Styret vil søke å snu denne utviklingen så snart som mulig og vil konsentrere seg sterkere om persontransporten for på den måten å gjenreise folks tillit til selskapet. I tillegg må det foretas store endringer i den øvrige delen av organisasjonen bl.a. ved at støttefunksjoner omstilles og effektiviseres. Dette omfatter også vedlikeholdsverkstedene i selskapet. Innen 2003 skal bedriften effektiviseres med 300 mill. kr. Regjeringen er opptatt av at denne prosessen foretas i nært samarbeid med de ansattes organisasjoner.

Innen godstrafikken internasjonalt skjer det nå store strukturendringer. DB Cargo (Tyskland) har i løpet av inneværende år bl.a. kjøpt opp DSB Cargo (Danmark) og den hollandske stats godsselskap på jernbane. For å søke å skape et skandinavisk godsalternativ til DB Cargo legger styret opp til at NSB Gods skilles ut som eget selskap og inngår allianse med en annen godsoperatør. Dette er nødvendig om NSB Gods skal kunne overleve på litt lengre sikt. Regjeringen støtter styrets vurdering på dette området, men vil likevel framheve betydningen at NSB Gods fortsatt forblir en del av NSB-konsernet, dvs. at morselskapet NSB fortsatt innehar aksjemajoriteten. Med dagens regelverk vil imidlertid merverdiavgiftsbelastningen for persontrafikken som er en ikke-avgiftspliktig virksomhet, øke vesentlig som følge av at morselskapet NSB blir et rendyrket persontransportsselskap uten en avgiftspliktig godsvirksomhet med fradragsrettighet. Spesielt vil dette slå negativt ut for den kommersielle fjerntogtrafikken.

For å kunne opprettholde fjerntogtrafikken som et kommersielt produkt foreslår styret at jernbanen får en mva-tilpasning i tråd med flytrafikken. Alternativet er at disse produktene inngår som en del av ordningen med statlig kjøp av persontransport eller selges ut med det tap dette måtte medføre. Regjeringen legger til grunn at konkurransesituasjonen innen transportsektoren som er lagt til grunn i NTP 2002-2011 ikke må forringes. Salg av materiellet og bortfall av all fjerntogtrafikk i Norge anses som uaktuell politikk. Det legges derfor opp til at selskapets utstyres med egenkapital for å møte framtidige driftsunderskudd/nedskrivningsbehov i fjerntogdriften. Nedskrivingsbehovet på fjerntogene er anslått til om lag 800 mill. kr.

For å styrke selskapets egenkapitalandel har styret i tillegg til et effektiviseringsprogram og endringer av mva-bestemmelsene, foreslått at statens lån til selskapet på 2 135 mill. kr konverteres til egenkapital, staten v/ Samferdselsdepartementet overtar Flytoget AS til bokført verdi og salg/delsalg av ROM Eiendomsutvikling AS, dvs. selskapets driftsuavhengige eiendeler.

Stortinget la til grunn i juni 2000 at organisasjonsstrukturen for Flytoget skal vurderes på nytt om to år (neste eiermelding). Regjeringen mener en slik endring må sees i et «industrielt» perspektiv og vil komme tilbake til saken på dette grunnlag. Når det gjelder salg av ROM Eiendomsutvikling AS, åpnes det for delsalg, men slik at verdien for NSB-konsernet samlet sett blir høyest mulig.

Av hensyn til bl.a. finansieringen av det nye jernbanemateriellet som allerede er anskaffet/bestilt, legger Regjeringen opp til at det sikres en tilfredsstillende egenkapitalandel i selskapet. På denne bakgrunn legger Regjeringen opp til at NSB-konsernet sikres en egenkapitalandel på ca. 40 pst. ved utgangen av 2005 og at dette gjøres ved at selskapet tilføres egenkapital på 2 135 mill. kr.

Ovennevnte betinger at det ikke tas ut utbytte fra selskapet i kommende periode. Når det gjelder avkastningskravet, legges det opp til en videreføring av gjeldende krav, der kravet til Flytoget AS er inkludert, dvs. en avkastning på egenkapitalen etter skatt på 7,5 pst.

2 Markedssituasjonen

2.1 Markeds- og konkurranseutvikling for NSB-konsernet

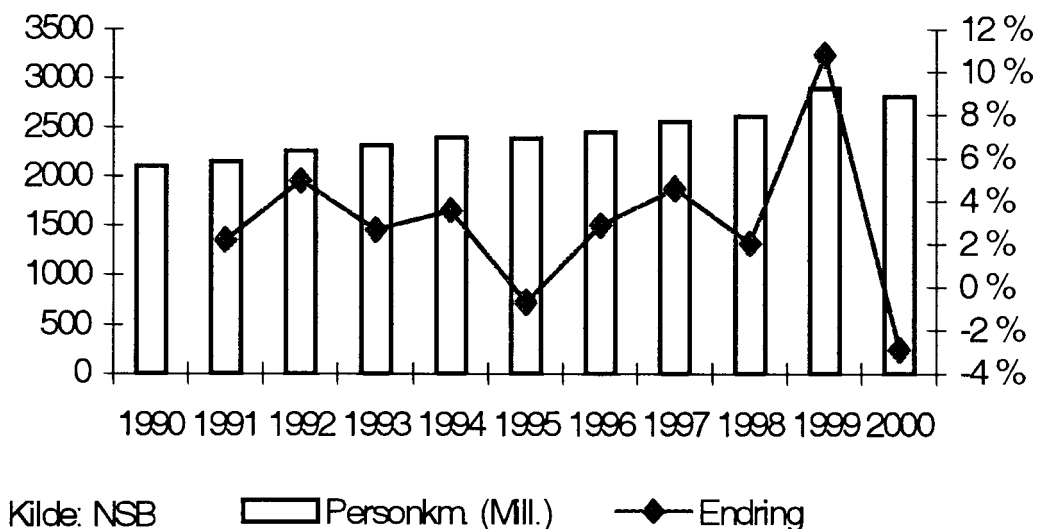
2.1.1 Organisasjonen

NSB-konsernet består pr. april 2001 av morselskapet NSB BA med sju enheter; NSB Kortdistanse, NSB Mellomdistanse, NSB Langdistanse, NSB Persontrafikk Nord, NSB Gods, NSB Drift og teknikk, NSB Eiendom og fire datterselskaper (Flytoget, Nettbuss, ROM Eiendomsutvikling og Mi Trans). Med om lag 10 000 ansatte og en årsomsetning på over 6 mrd. kr, er NSB Norges største transportkonsern.

2.1.2 Markedstrender

2.1.2.1 Persontransport

Fra 1990 til 1999 hadde morselskapet NSB en trafikkvekst målt i personkm. på ca. 27 pst. eller en gjennomsnittlig årlig vekst på 2,5 pst. Medregnet Flytoget var veksten i perioden 1990-99 på 38 pst.



Figur 2.1 Utviklingen i mill. personkm 1990-2000

Veksten har vært relativt jevn i perioden. Transportmarkedet er i sterk vekst, og i Norge har både fly- og jernbanetrafikken hatt en betydelig vekst på 90-tallet. Trafikktallene for 2000 viser et brudd iht. den positive trenden som har vært på 90-tallet. Ulykker og driftsproblemer i 2000 anses som hovedårsaken til trafikknedgangen. Trafikknedgangen har spesielt rammet NSBs kommersielle persontrafikk. Den mest dramatiske endringen i personkilometer kom i trafikken på Sørlandsbanen som fra 1999 til 2000 er redusert med 15,7 pst. Nedgangen skyldes i all hovedsak redusert tilbud og økt reisetid etter akselbruddet på de nye krengende ekspressstogene, samt perioder med stenging av banen på grunn av ras. I perioden fram til våren 2000 gikk krengetogene etter

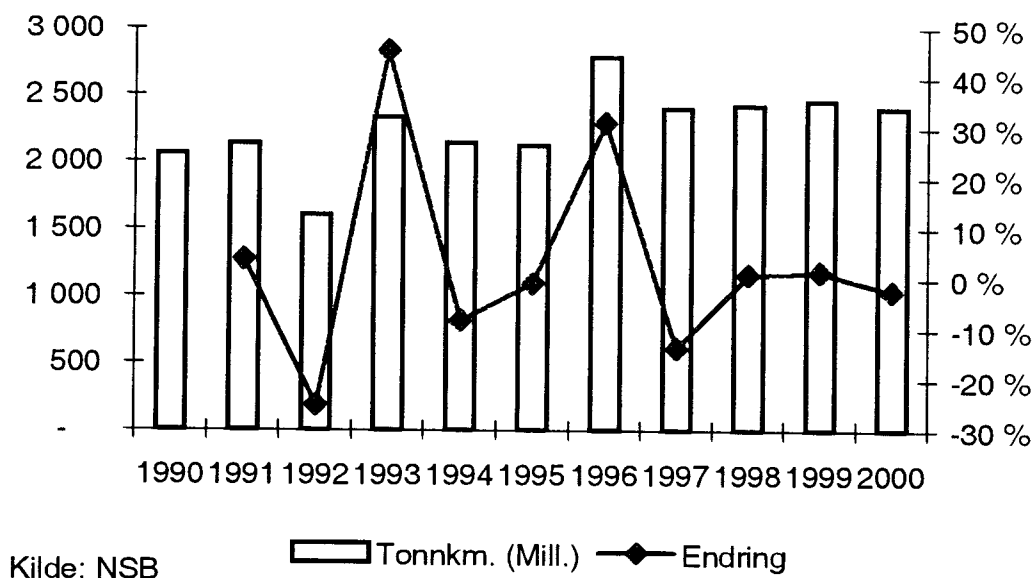
planlagt rutemønster og NSB økte sin markedsandel på Oslo-Kristiansand med om lag 10 prosentpoeng. Sammenlignet med 1999 hadde Bergens- og Dovrebanen i 2000 en nedgang på om lag 3 pst. Samlet sett hadde NSBs kommersielle persontogtilbud en reduksjon i personkilometer i 2000 på 6,2 pst.

En styrking av kollektivtilbudet er et viktig virkemiddel for å redusere veksten i personbiltrafikken. Det er brukt flere milliarder kroner for å bedre infrastrukturen for kollektivtrafikken rundt de store byene. Det er fortsatt behov for betydelige investeringer for å møte den ventede trafikkveksten i disse områdene.

Oslo er den byen i Norge som opplever størst problemer i trafikkavviklingen i rushtiden. Kapasitetsproblemer gjør det vanskelig å øke tilbudet vesentlig på nåværende infrastruktur. Dette understreker viktigheten av å få gjennomført byggingen av nye dobbeltspor på strekningene Skøyen-Asker og Oslo-Ski.

2.1.2.2 Godstransport

Det er ikke et entydig bilde som kommer frem i utvikling av godstransport på skinner. I perioden 1990-99 steg antall tonnkm med nesten 20 pst., eller 1,75 pst. hvert år.



Figur 2.2 Utviklingen i mill. tonnkm 1990-2000

Utvikling i tonnkilometer i Norge (ekskl. malm på Ofotbanen) fra 1990 til 1999 viser en svak positiv utvikling for togtransporten. Den relativt svake utvikling i tonnkm må ses i sammenheng med at generelle strukturelle endringer i næringslivet reduserer behovet for tradisjonell godstransport på jernbane (vognlast) og at NSB Gods i stedet satser på kombinerte transport.

Tradisjonelle vognlasttransporter har i første rekke vært transport for industrien, som har resultert i et relativt høyt antall tonnkilometer pr. transport. Dette er en transportform preget av varer med lav bearbeidelsesverdi og derav følgende lav pris pr. tonnkilometer.

Med utgangspunkt i at totalmarkedet for tradisjonell vognlast er synkende, mens markedet for frakt av ferdigvarer er stigende, har NSB Gods satset aktivt på kombinerte transport. Dette er transport av containere, vekselflak og semitrailere som inneholder ferdigvarer. Denne type transport kombinerer henting/utkjøring av containere med bil (mellom avsender el. mottaker og nærmeste godsterminal), og med jernbanetransport over de lange avstandene. Dette gir en høyere kvalitet på transporten med lavere ressursinnsats. Den enkelte transport er lettere, noe som resulterer i en reduksjon av antall tonnkilometer i statistikken. Totalt betyr dette at NSB Gods øker sin andel av markedet mellom de store byene, og innebærer en reell overføring av transport fra vei til jernbane, selv om antall tonnkilometer ikke øker. NSB Gods er i dag langt fremme innen kombinerte transport, og har markedsandeler av godstransporten på hovedstrekningene på 25-50 pst.

2.1.3 Konkurransenutvikling

I NTP 2002-2011 er det som et virkemiddel både for å styrke jernbanen som transportmiddel gjennom økt effektivitet, og for en bedre utnyttelse av ledig kapasitet på dagens jernbanenett, lagt til grunn at det skal legges til rette for økt konkurranse på det norske jernbanenettet.

Norge er blant de landene i Europa som organisatorisk og lovmessig har kommet lengst med å legge forholdene til rette for å åpne for konkurranse på jernbanenettet. Det er i dag allerede åpnet for flere aktører på deler av det norske jernbanenettet. I tillegg til NSB kan internasjonale sammenslutninger av jernbaneforetak (både for person- og godstransport) og jernbaneforetak som utfører internasjonal kombinert godstransport, tildeles kapasitet på sporet. Dessuten kan godkjente jernbaneforetak gis tillatelse til å drive gods- og/eller persontransport på strekninger der NSB har innstilt slik trafikk. Jernbaneforetak (herunder sporveg, tunnelbane og forstadsbane) som har egen kjørevei, kan utføre regional transport på statens jernbanenett der dette bidrar til hensiktsmessig trafikkavvikling. Det er videre gitt tilgang til sporet for jernbaneforetak som driver internasjonal godstransport på strekninger som inngår i «Trans European Rail Freight Freeways»-samarbeidet. I Norge omfatter dette Østfoldbanen, Kongsvingerbanen og Ofotbanen.

I tråd med omtalen i NTP 2002-2011 legger Samferdselsdepartementet opp til at forskriftene om tilgang til sporet utvides til også å omfatte godkjente jernbaneforetak som ønsker å utføre godstransport på strekninger der det er ledig kapasitet på jernbanenettet. Dette vil gi en bedre kapasitetsutnyttelse av jernbaneinfrastrukturen.

Før det eventuelt åpnes for økt konkurranse også i persontransport, mener Samferdselsdepartementet at det i større grad må sannsynliggjøres at de potensielle gevinstene ved å åpne jernbanenettet for flere aktører i persontransport, er større enn de samfunnsøkonomiske kostnadene som følger av et slikt system. Erfaringer fra andre land som har åpnet for flere aktører i forbindelse med anbudsutsetting (f.eks. Sverige og Storbritannia), er så langt ikke entydig positive. Det er av særskilt betydning å vurdere nærmere hvordan sikkerheten vil påvirkes av flere aktører på sporet.

I den videre vurderingen av en konkurranseutsetting av persontransporten vil departementet skille mellom bedriftsøkonomisk lønnsomme og bedriftsøkonomisk ulønnsomme togtilbud. Som et ledd i arbeidet med å legge til rette for anbudsutsetting av togtenester, og ytterligere liberalisering innen kollektivtrafikken vil departementet bl.a. utrede nærmere spørsmål knyttet til togmateriell og den risiko dette vil medføre for jernbaneoperatørene i et konkurransemarked.

I den kommersielle persontransporten i Norge er NSB på de aktuelle strekningene allerede utsatt for betydelig konkurranse fra privatbil, fly og til dels busstrafikk, noe som begrenser selskapets mulighet til å ta ut monopolgevinst. I oppbyggingen av et nytt kommersielt togtilbud på langdistansestrekningene, legger departementet til grunn at det inntil videre ikke bør åpnes for ytterligere konkurranse på sporet.

Tilbudet av ekspressbussruter er i dag behovsprøvet. Konkurransesituasjonen i forhold til jernbanen står i denne sammenheng sentralt. I NTP 2002-2011 legges det opp til en oppmyking av behovsprøvingen for bussruter som

har parallellitet med jernbanen. I første omgang legges det opp til økt bruk av ekspressbusser på rutestrekninger med et relativt stort befolknings-/trafikkgrunnlag. Dette bl.a. for å styrke kollektivtransportens konkurransekraft mot privatbilen.

Innen EU skjer det for tiden store endringer i organisasjonsstrukturen for godstransportørene med jernbane. DB Cargo AG (Deutsche Bahn) gjennomførte i løpet av 2000 flere oppkjøp av andre lands tidligere nasjonale jernbanelokalselskaper på godssiden. Som ledd i selskapets strategiplan har DB Cargo fusjonert med den nederlandske godsvirksomheten og etablert DB Cargo Railion Benelux. 1. januar 2001 ble DSB Gods (Danske statsbaner) fusjonert med selskapet og ble fra samme dato et datterselskap av Railion-konsernet, Railion Denmark AS. DB Cargo har dessuten inngått en «Joint Venture-avtale» med godsspeditørselskapet Stinnes-Tochter Schenker der det nye selskapet Railog også tar sikte på Skandinavia som nytt marked. DB-konsernet har uttalt at konsernets mål er å ta mest mulig av jernbanens godstransporter i Europa, enten gjennom oppkjøp eller allianser.

I desember 2000 besluttet den svenske riksdagen å omdanne SJ fra forvaltningsbedrift til seks ulike aksjeselskaper. Den tidlige virksomhetsenheten SJ Gods er overført til Green Cargo AB.

2.2 Vesentlige rammebetingelser

2.2.1 Lov om statens jernbanetrafikkselskap

Ved endringen av tilknytningsformen for NSB ble det lagt vekt på å gi selskapet større handlefrihet og rammebetingelser som gjør det mulig å tilpasse seg teknologiske og markedsmessige endringer på en rask og effektiv måte. NSB produserer og leverer tjenester i et konkurransemarked, og det var derfor viktig å finne en tilknytningsform som sikret virksomhetene tilstrekkelig forretningsmessig handlefrihet og fleksibilitet for å kunne foreta raske forretningsmessige avgjørelser og for å kunne gjennomføre en langsiktig og forutsigbar planlegging av virksomhetenes aktiviteter.

Det ble samtidig lagt stor vekt på at den tilknytningsformen som ble valgt, var forankret i de tilsattes organisasjoner. For å kunne ivareta dette hensynet ble det etablert en egen selskapsform som bygger på aksjelovgivningen, men som avviker for bestemmelser som regulerer de tilsattes rettigheter.

Lov om statens jernbanetrafikkselskap (særloven) til NSB BA bygger i det alt vesentlige på aksjelovens bestemmelser. Særlovselskapet NSB er på samme måte som aksjeselskapene en selvstendig juridiske enhet, og statens økonomiske ansvar er begrenset til den kapital som staten har skutt inn i selskapet. Den statlige eierstyringen av NSB skjer etter de samme regler som gjelder for statsaksjeselskaper. Kort beskrevet innebærer særloven samme regler for tilsettingsprosedyre og oppsigelsesfrister som etter tjenestemannsloven, samt at de ansatte har beholdt fortrinnsretten til ny statsstilling og ventelønnsrettigheter. Videre er tjenestetvistloven videreført og morselskapet NSB BA omfattes av hovedtariffavtalen i staten slik at en vesentlig del av lønnsutviklingen i selskapene fastsettes ved de sentrale forhandlinger mellom staten og hovedsammenslutningene i staten. NSBs datterselskaper omfattes ikke av ordningen og er medlemmer av arbeidsgiverforeningen NAVO.

Ved behandlingen av Budsjett-innst. S. nr. I (1999-2000) ble det lagt til grunn at staten i en overgangsperiode på tre år skal dekke ventelønnskostnader ved oppsigelser i NSB BA og Posten Norge BA. Etter nærmere avklaring er dette å forstå at staten over kap. 1545 på statsbudsjettet dekker ventelønn til medarbeidere i de to selskapene som sies opp fram til 01.01.2003 og for så lang tid som disse har krav på ventelønn.

NSB har overfor Samferdselsdepartementet vist til at dersom selskapet selv må dekke oppsagte medarbeideres ventelønn, vil dette medføre høyere kostnadsnivå og dermed en konkurranseulempa i forhold til andre aktører innen transportsektoren. Ved eventuelle oppsigelser vil ansatte hos konkurrentene ha krav på arbeidsledighetstrygd som dekkes over statsbudsjettet. Dekning av ventelønnskostnader ble ikke tatt hensyn til ved etablering av NSB i 1996 og fastsettingen av åpningsbalanse for selskapet.

I Ot.prp. nr. 89 (2000-2001) har Regjeringen fremmet forslag om endring av særlovens bestemmelser angående tilsetting, oppsigelsesfrister, fortrinnsrett og ventelønn. Særlovens § 62 om ventelønn og fortrinnsrett foreslås opphevet 1. januar 2005.

NSB-konsernet, ekskl. Nettbuss AS har i dag som følge av beslutninger ved etablering av NSB BA, sine pensjonsordninger i Statens pensjonskasse (SPK). Med någjeldende rammebetingelser for SPK, innebærer medlemskapet at NSB betaler en noe høyere pensjonspremie enn hva tilfellet ville vært i private livselskaper. Dette henger sammen med at SPK foreløpig ikke kan tilby en pensjonsordning basert på reelle fond, men må nytte en ordning med fiktive fond hvor avkastningen på 10 års statsobligasjoner nyttes som rettesnor.

Det arbeides for tiden med vurderinger av en ny beregningsmetode der avkastningen for de fiktive fondene knyttes til referanseindeksen for avkastning på petroleumsfondet. Samferdselsdepartementet stiller seg positiv til en slik endring om den vil bidra til å redusere kostnadene knyttet til NSB-konsernets (og Postens) pensjonsforpliktelser.

2.2.2 Statlig kjøp av persontransporttjenester

Med utgangspunkt i overordnede samferdselspolitiske mål gjennomføres det årlige forhandlinger mellom Samferdselsdepartementet og NSB om kjøp av persontransporttjenester som det ellers ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt å drive. For nærmere begrunnelse for statens kjøp av persontransporttjenester vises det til omtale i NTP 2002-2011.

NSB har behov for en viss langsiktighet i statens kjøp av persontransporttjenester, bl.a. i planleggingen av framtidige materiellinvesteringer. For å ivareta NSBs behov for forutsigbarhet i produksjonen forhandles det fram en 4-årig rammeavtale. Rammeavtalen som er forhandlet fram for perioden 1998-2001, bygger på retningslinjer gitt i Norsk Jernbaneplan 1998-2007. I tillegg til rammeavtalen gjennomføres det årlige forhandlinger om et mer detaljert ruteopplegg, samt fastsettelse av takstendringer og det årlige kjøpsbeløpet.

For 2000 utgjorde statlig kjøp 40 pst. av NSBs omsetning knyttet til disse produktene og 30 pst. av NSBs samlede omsetning innen persontrafikken med tog. I følge DnB Markets har NSB en relativt lav andel offentlige kjøp sammenlignet med andre tilsvarende virksomheter i Nord-Europa. I Sverige

utgjør offentlig kjøp ca. 50 pst. av persontrafikkomsetningen til SJ. Andelen offentlig kjøp er imidlertid ikke nødvendigvis direkte sammenlignbar mellom land, da denne vil avhenge av øvrige rammebetingelser som for eksempel kjørevegsavgifter m.m.

I forhandlingene om statlig kjøp diskuteres inntekts- og kostnadsforutsetninger. Statlig kjøp beregnes med bakgrunn i kostnadsdekning pluss en risikomargin som for inneværende 4-årsperiode har ligget på inntil 5 pst. av trafikkinntektene. Dersom NSB oppnår høyere inntekter og/eller lavere kostnader enn avtalt, kan dette gi bedre resultat for NSB og vise versa.

Med unntak av langdistansetogene på Bergens-, Sørlands- og Dovrebanen, samt utenlandstogene omfattes all persontrafikk av ordningen med statlig kjøp.

I 2001 skal det inngås ny rammeavtale mellom staten og NSB for perioden 2002-2005. Fra NSBs side vil det i den forbindelse bli lagt vekt på å få til en avtale som gir langsiktighet, forutsigbarhet/begrenser risikoen knyttet til de store materiellinvesteringene og økt incitament til markedssatsinger og kostnadseffektivisering. Samferdselsdepartementet vil i denne sammenheng vurdere å innføre en form for kvalitets-/incentivkontrakt.

2.2.3 Avgifter, herunder kjørevegsavgift, brukerbetaling og mva

Stabile rammebetingelser er av vesentlig betydning for NSBs virksomhet, spesielt med tanke på at jernbanevirksomhet er en kapitalkrevende aktivitet med lang avskrivningstid. Et forutsigbart avgiftssystem er derfor avgjørende for virksomheten.

I St.meld. nr. 19 (1998-99) Om NSB BAs virksomhet, ble det vist til at NSB mener at det er flere forhold ved dagens merverdiavgiftsregler som er konkurransevridende i disfavør av jernbanetransporten. Det ble videre vist til at lastebilnæringens fritak fra investeringsavgift på anskaffelser, vedlikehold, reparasjoner og ombygging av kjøretøy, samt at det er åpnet for kabotasje, gir jernbane en konkurranseulempa i forhold til vegtrafikken. I en flertallsmerknad i Innst. S. nr. 138 (1998-1999) ble det lagt til grunn at det foretas en vurdering av spørsmål knyttet til jernbanens kjørevegsavgift, merverdiavgift og investeringsavgift og at dette blir lagt fram for Stortinget på en egnet måte.

Ved behandlingen av St.meld. nr. 46/Innst. S. nr. 119 (1999-2000) NTP 2002-2011, ble det lagt til grunn at prinsippet om bruksavhengige kostnader for henholdsvis gods- og persontog skal gjelde ved fastsettelse av kjørevegsavgiftsatsen på det norske jernbanenettet, men likevel slik at dette ikke overstiger den prosentvise andelen kostnader som andre konkurrerende transportformer dekker, dvs. konkurrerende vegtransport. Det skal samtidig tas hensyn til at el-drevne tog betaler el-avgift og at dieseldrevne tog er pålagt mineraloljeavgift (CO₂- og svovelavgift). I tillegg er det åpnet for at det kan tas tilleggsavgifter i avgrensede markedssegmenter der brukernes betalingsvilighet tillater dette.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999-2000) ble det innført et system med tilleggsavgift utover den ordinære kjørevegsavgiften på Gardermobanen. Ordningen er innført for i størst mulig grad å kunne fastholde stortingsvedtaket om at byggingen av banen skulle brukerfinansieres.

For 2001 er den norske kjørevegsavgiftssatsen satt til 0 øre pr. brutto tonnkm for persontrafikken og 1,029 øre pr. brutto tonnkm for ordinær gods-transport. For bruk av Gardermobanen er prisen satt til kr 15,90 pr. km. Prisen er satt ut fra finansieringshensyn og er derfor ikke sammenlignbar med den ordinære kjørevegsavgiften som differensierer mellom ulike slitasjekostnader fra hhv. person- og godstrafikk.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 1/Budsjett-innst. S. nr. 1 (2000-01) ble autodieselsavgiften redusert, mens el-avgiften ble økt. For togdriften innebærer begge tiltakene skjerpet konkurransesituasjon i forhold til andre transportmidler. Det er lagt til grunn at investeringsavgiften skal fjernes fra 1. april 2002. Dette vil isolert sett være positivt for konkurransesituasjonen til gods-transport med jernbane.

For jernbanens godstrafikk er det fortsatt en avgiftsmessig konkurranseulempe at det må svares innførselsavgift på materiell som benyttes i utenlandstrafikk om dette også skal kunne benyttes til innenlands trafikk. Dette er ikke en problemstilling for lastebilnæringen som følge av at det er åpnet for kabotasje. Evt. endringer i denne ordningen vil bli vurdert i lys av det som skjer innen EU.

Dagens praksis for beregning av merverdiavgift innen morselskapet NSB, og som lå til grunn for etableringen av NSBs åpningsbalanse i 1996, jf. St.prp. nr. 2/Innst. S. nr. 31 (1996-97) Om endret tilknytningsform for Postverket og NSBs trafikkdel m.m., ble etablert ved implementeringen av merverdiavgiftsloven i 1970.

Med utgangspunkt i dagens merverdiavgiftstilpasning viser beregninger at et avgiftsmessig skille mellom person- og godstransporten vil medføre store økte kostnader for NSBs persontrafikk. Dette bildet blir forsterket i den situasjonen NSB nå er inne i med store investeringer innen persontrafikken. Ved evt. omorganiseringer innen NSB-konsernet vil dette få størst negativ konsekvens for NSBs kommersielle persontrafikk, mens godstrafikkens kostnader ville bli noe redusert.

Den samlede avgiftsstrukturen og -nivået er av vesentlig betydning for NSBs virksomhet. Utforming av denne vil bl.a. ha avgjørende betydning for konsernets framtidige organisasjonsstruktur og tilpasning innen en konkurranseutsatt transportsektor.

2.2.4 Planer for utvikling av infrastrukturen

Ved behandlingen av NTP 2002-2011 er det lagt opp til en samlet statlig investeringsplanramme til jernbaneformål i kommende 10-årsperiode på 19 250 mill. 2000-kr.

Generelt er jernbanevirksomheten basert på en sikkerhetsfilosofi som innebærer at det etablerte sikkerhetsnivå for jernbanetransport i Norge skal opprettholdes eller bedres. I NTP 2002-2011 har Samferdselsdepartementet lagt vekt på at sikkerheten i jernbanetrafikken skal være på et høyt nivå. I det såkalte «trafiksikkerhets-programmet» er det spesielt lagt vekt på tiltak som øker sikkerheten i togframføringen. Dette innebærer bl.a. at strategien med sikring og fjerning av planoverganger på fjerntogstrekningene vil bli videreført. I tillegg er videre utbygging av fjernstyring, automatisk togkontroll og togradig høyt prioritert.

For å sikre et pålitelig og driftssikkert jernbanenett er det i NTP 2002-2011 lagt vekt på å opprettholde et høyt vedlikeholds nivå. Investeringene rettes primært mot de mest trafikkerte områdene, hvor jernbanen har sine fortrinn og best kan konkurrere. For persontrafikken vektlegges først og fremst tilrettelegging for et bedre tilbud innenfor:

- lokal-/nærtrafikken i Oslo-, Stavanger-, Bergens- og Trondheimsområdet
- Intercitystrekningene Skien-Lillehammer-Halden

Om lag halvparten av investeringsmidlene vil gå til nye dobbeltspor på strekningene Skøyen-Asker og Oslo-Ski. Innenfor de øvrige lokaltogområdene prioriteres midler til utbygging av dobbeltspor Stavanger-Sandnes, ny Gevingåsen tunnel på Nordlandsbanen og utbygging av dobbeltspor på strekningen Bergen-Arna (fase 1 og 2).

På Vestfoldbanen fullføres Nykirke kryssingsspor og deretter bygges dobbeltsporparsellen Barkåker-Tønsberg. I siste del av planperioden startes byggingen av parsellen Farriseidet-Porsgrunn (Eidangertunnelen). På Østfoldbanen legges det opp til igangsetting av prosjektet Sandbukta-Moss st. (Mossetunnelen) i 2006.

For godstrafikken legges det opp til bygging av nye godsterminaler i Stavanger- og Trondheimsområdet. Videre prioriteres profilutvidelser med tanke på godstrafikken på Bergens- og Nordlandsbanen og kryssingsspor på Ofotbanen. De nye dobbeltsporene i Oslo-området vil også komme godstrafikken til gode.

For å kunne avlaste Dovrebanen og legge til rette for økt godstrafikk med jernbane, vil Samferdselsdepartementet vurderer å legge til rette for å overføre gjennomgående godstransporter mellom Bodø og Oslo via Rørosbanen og evt. Solørbanen, da disse banestrekningene også trafikkeres med dieseltog. Fra NSBs side er Dovrebanen den foretrukne framføringsveien bl.a. på grunn av kortere kjøretid, men Rørosbanen kan være et supplement for mindre tidskritiske transporter.

Etter at et krengetog sporet av ved Nelaug på Sørlandsbanen i juni 2000 har Jernbaneverket satt i gang et arbeid med å gjennomgå forholdet mellom sporkvalitet, hastighet og togmaterieill. Undersøkelser som er gjennomført, kan tyde på at med tiltenkt maksimalhastighet på krengetogmateriellet vil sporkvaliteten på enkelte strekningsavsnitt gi materiellet høyere sideaksellerasjon enn det som tidligere er beregnet. Før sporet igjen åpnes for at krengetogene kan kjøres med maksimal hastighet vil Jernbaneverket foreta en ny, detaljert gjennomgang av de aktuelle strekningene. Arbeidet foregår i nærkontakt med NSB og Flytoget, og Statens jernbanetilsyn holdes orientert.

2.2.5 Utviklingen innen EU

Jernbanepakken

Infrastrukturpakken av 26. februar 2001 (publisert 15. mars 2001) består av tre direktiver vedr. jernbanetransport. Jernbaneområdet er en del av EØS-avtalen og de tre nye direktivene vil måtte implementeres i det norske regelverket.

Rådsdirektiv 2001/14/EF om fordeling av infrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av infrastruktur samt sikkerhetssertifikater, vil erstatte direktiv 95/19/EF om fordeling av infrastrukturkapasitet og innkre-

ving av avgifter. Direktivet stiller bl. a. krav til jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere i forbindelse med fordeling av infrastrukturkapasitet, og etablerer prosedyrer for utarbeidelse for rutetildeling m.v. Direktivet stiller videre krav om at tildeling av infrastrukturkapasitet må gis av et uavhengig organ som ikke selv tilbyr transporttjenester. Det må også finnes et organ som fører tilsyn med ordningene for tildeling av infrastrukturkapasitet og fastsettelse og innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastrukturen. Vedtak om tildeling av infrastrukturkapasitet skal kunne påklages.

Infrastrukturavgiftene skal fastsettes på et ikke-diskriminerende grunnlag mellom ulike jernbaneoperatører og bør vurderes fastsatt på en ikke-diskriminerende grunnlag i forhold til andre transportmidler. Avgiften skal inngå som en del av finansieringen av infrastrukturforvalters utgifter. I utgangspunktet bør avgiften baseres på marginalkostnader hvor også hensynet til eksterne kostnader kan ivaretas, d.v.s. miljø- og ulykkeskostnader. Det åpnes imidlertid for andre beregningsmetoder. For eksempel er det mulig å la avgiften reflektere knapphet på infrastrukturkapasitet i visse perioder. Det vil også være mulig å ta ut høyere avgifter, såkalte «mark-ups», i særskilte markedssegmenter og for å ivareta enkelte lands behov for høyere kostnadsdekning, men det påpekes at prisene må settes slik at dette ikke bortviser transporter. Det skal offentliggjøres hvordan infrastrukturavgifter beregnes.

Sikkerhetssertifikat skal utstedes for alle jernbaneforetak. For å få utstedet et sertifikat må foretaket oppfylle nasjonale sikkerhetsbestemmelser for personell, rullende materiell og intern organisering.

De prinsipper som ligger til grunn for direktivet, er i hovedsak i tråd med norske bestemmelser. Direktivet legger imidlertid opp til en del endrede prosedyrer for infrastrukturforvalter/fordelingsorgan, samt definerer plikter og rettigheter mellom operatører og infrastrukturforvaltere.

Rådsdirektiv 2001/12/EF om endring av rådsdirektiv 91/440/EØF om utviklingen av fellesskapets jernbaner åpner for at internasjonal godstransport som utføres av jernbaneforetak som har lisens og som oppfyller sikkerhetskravene, skal få tilgang til det transeuropeiske jernbanenettet for gods (TERFN) fra ikrafttreddelsen av direktivet (implementeringsfristen er to år), og på hele nettet syv år etter ikrafttreddelsen. Direktivet er i hovedsak en klargjøring av direktiv 91/440/EØF som er en del av EØS-avtalen. Sikkerhetskrav må stilles av et organ som ikke selv tilbyr jernbanetransport. Jernbaneforetak skal gis frihet til å drive på kommersiell basis.

Norge har gjennom opprettelsen av Jernbaneverket og NSB BA gjennomført et organisatorisk skille mellom trafikksekskapet og infrastrukturforvalter og har dermed gått lenger enn minimumskravet som ligger i dette direktivet. Sikkerhetskrav stilles av Statens jernbanetilsyn. Forslaget krever forskriftsendring når det gjelder åpning for internasjonale godstransporter på det nasjonale jernbanenettet. Dette er i tråd med behandlingen av NTP 2002-2011 der det er lagt opp til at sentrale innenlandske jernbanestrekninger åpnes for internasjonal godstransport i tråd med utviklingen i EU.

Rådsdirektiv 2001/13/EF om endring av rådsdirektiv 95/18/EF om prosedyrer for lisensiering av jernbaneforetak, innebærer at alle jernbaneforetak må ha tillatelse/lisens. En tillatelse/lisens skal gis av et organ som ikke selv tilbyr jernbanetransport. En tillatelse vil være gjeldende i hele EU-området.

Direktiv 95/18/EF ble gjennomført i norsk rett gjennom forskrift 10. juli 1997 nr. 781 om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet, herunder sporvei tunnelbane og forstadsbane. For Norge innebærer direktivet at NSB BA må ha lisens til også å utføre nasjonale transporter. I dagens regelverk har dette vært knyttet til utføringen av internasjonale transporter.

Tollbestemmelsene

Ved internasjonale jernbanetransporter har de ulike lands jernbaneforetak vært innrømmet såkalte «forenklete tollprosedyrer», dvs. at det enkelte lands nasjonale jernbaneforetak har fått delegert ansvar for å foreta tollklarering av transportene. På den måten har en unngått at tollklarering ved grensepasse-ring har blitt en flaskehals i den europeiske jernbaneinfrastrukturen. Utviklingen i Europa går nå mot flere aktører på sporet og flere av de tidligere nasjonale jernbaneforetakene har blitt gjort mer uavhengig av staten bl.a. gjennom utskilling til aksjeselskaper o.l. Dette har skapt problemer i forhold til det enkelte lands tollmyndigheter og opprettholdelse av ordningen med forenklete tollprosedyrer.

En ordning der det innføres ordinære tollprosedyrer for godstransporten med jernbane knyttet til grensepasse-ring, vil skape flaskehalser i det europeiske jernbanesystemet og vil således være svært uheldig mht. målet om å få overført mer godstransporter fra veg til bane. Innen EUTaxud, hvor Norge er representert med Toll- og avgiftsdirektoratet, arbeides det nå med å få etablert ny praksis som vil kunne erstatte tidligere prosedyrer på en tilfredsstillende måte mht. infrastrukturkapasitet og europeiske ruteplanlegging. På norsk side er det innført en midlertidig ordning der NSB har beholdt retten til å benytte seg av ordningen med forenklet tollprosedyre, mens Jernbaneverket underretter tollmyndighetene særskilt om evt. ankomster av transporter som foretas av andre operatører.

3 Verdivurdering

3.1 Grunnlaget for verdifastsettelsen, inkl. NSBs hovedutfordringer

Som et ledd i eieroppfølgingen av NSB BA gjennomførte DnB Markets høsten 2000, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, en verdivurdering av NSB-konsernet, ekskl. NSB Gardermobanen AS. For NSB Gardermobanen AS ble Deloitte&Touche's verdivurdering fra våren 2000 lagt til grunn, jf. St.prp. nr. 52 (1999-2000). Hensikten med verdivurderingen er å kunne synliggjøre endringer i konsernets formuesverdi, samt å motta innspill og vurderinger mht. viktige styringsparametre for NSB.

Analysen skal tilsvare den type løpende vurderinger som børsnoteerte selskap er gjenstand for. Verdivurderingen skal inkludere synspunkter på selskapets resultater, konkurranseposisjon, framtidsutsikter, samt et anslag på verdien av selskapet med datterselskaper. Verdivurderingen skal fokusere på NSBs resultater både på en absolutt basis og relativt til andre selskaper.

Hovedkonklusjonene i verdivurderingen gjengis i det følgende.

DnB Markets mener de strategiske utfordringene NSB-konsernet står overfor kan skisseres i følgende 6 punkter:

1. Raskt gjenreise tilliten til selskapet og selskapets produkter og tjenester
2. Utvikle en resultatorientert kultur hvor både sikkerhet og lønnsomhet er sentrale
3. Fokuserer strategien på kjernevirksomheten
4. Gjøre NSB lønnsom og konkurransedyktig
5. Utvikle verdiene innen eiendom
6. En systematisk eierstyring

DnB Markets oppgir følgende elementer som viktige ved en systematisering av eierstyringen:

- i. Et kompetent og profesjonelt styre.
- ii. Jevnlige verdivurderinger av uavhengige finansielle analytikere.
- iii. Bruke de samme målekriterier (avkastningskrav og nøkkeltall) som private bedrifter.
- iv. Organisere forretningsområdene med egne resultatregnskap, balanser og finansiering for å øke fokus, dedikering, gjennomsiktighet og resultatorientering.
- v. Felles eierskap med kompetente bransjeaktører til selskaper gjennom joint ventures. Hensikten er å lære, samt sammenligne resultatene.
- vi. Incentiver til ledelsen hvor den enkeltes avlønning linkes sterkt til den enkeltes bidrag til resultatene.
- vii. Høy opplåning og høyt utbytte er disiplinerende og «tvinger» selskapet til å rasjonere med kapitalen og forbedre lønnsomheten for å overleve. Ved behov for kapital til ekspansjon må eierne gi sin aksept til emisjoner.
- viii. Privatisering.

3.2 Selskaps- og egenkapitalverdi

Med utgangspunkt i egen verdivurdering av NSB-konsernet (ekskl. NSB Gardermobanen AS) og Deloitte & Touche's verdivurdering av NSB Gardermobanen AS i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999-2000), har DnB Markets foretatt en helhetlig vurdering av NSB-konsernets verdi. Grunnlaget for verdivurderingen er basert på status pr. september 2000.

I verdivurderingen skilles det mellom et driftsselskap og et eiendomsselskap. Verdivurderingen av driftsselskapet er gjennomført ved hjelp av neddisponering av fremtidige kontantstrømmer (kontantstrømsvurdering). Utleiebygg er verdsatt etter forrentningsmetoden. Markedsverdien for tomtene er beregnet som en råtomtpris pr. m² utbyggingspotensiale.

Forutsigbarhet både når det gjelder infrastruktur, offentlige kjøp og andre rammebetingelser poengteres som nødvendig for at NSB skal kunne gjøre en best mulig jobb og skape verdier for eieren. Forutsigbarhet vil ha en vesentlig innvirkning på NSBs verdiutvikling.

DnB Markets har i sin verdivurdering lagt til grunn at det i løpet av de nærmeste 5-10 årene vil være sannsynlig at NSB får konkurranse på sporet. Konsulentene viser til at rammebetingelsene for offentlig kjøp av persontransporttjenester vil være mest kritisk for NSB både for tog- og bussvirksomheten i og med at dette i dag utgjør om lag 30 pst. av selskapets inntekten fra passasjertrafikk.

Investeringer som selskapet gjør innen togtrafikk har en løpetid på 15-20 år (ofte lengre), mens en vesentlig del av inntektsstrømmen fastsettes gjennom årlige forhandlinger, og med fireårige rammeavtaler. Det finnes ikke noe innenlands annenhåndsmarked og det internasjonale markedet er begrenset. Risikoen knyttet til investeringer i togmateriell anses derfor høy sammenlignet med annen transportvirksomhet.

Utvikling av infrastrukturen er en helt sentral rammebetingelse for NSB. Det er i dag betydelige kapasitetsproblemer på transportnettet, spesielt i Osloområdet. For å øke kapasiteten er det nødvendig med ytterligere investeringer i infrastruktur. Oslopakke 2, hvor blant annet et nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker er ett av tiltakene, vurderes som meget sentralt. Kapasitetsproblemene på sporet medfører både at reisetidene blir lengre, og at frekvensen ikke kan økes.

DnB Markets mener at dagens takstsystem i NSB er relativt sterkt regulert. Dette har medført at pris ikke har blitt brukt i noen vesentlig grad som mekanisme for å tilpasse seg det markedet er villig til å betale for en tjeneste. En har samme priser på tjenesten i rushtiden og i mer rolige perioder. NSB opererer i dag med hvite (normal pris) og grønne (rabattert pris) avganger, som fanger opp noe av prissensitiviteten. Etter konsulentenes vurdering er det grunnlag for en betydelig større differensiering.

DnB Markets har for perioden 2005 til 2009 lagt til grunn følgende vekstforutsetninger:

Kortdistanse: inntektsvekst på 3,0 pst. pr. år, hvorav 2,5 pst. forventes å være prisvekst og 0,5 pst. volumvekst. Etter 2009 er det lagt til grunn en vekst i inntekter lik forventet prisstigning på 2,5 pst.

Mellomdistanse: volumvekst på 4 pst. pr. år frem til 2004, og deretter 0,5 pst. pr. år frem til 2009. Forventet prisvekst er satt til 2,5 pst. pr. år.

Langdistanse: prisvekst på 3 pst. pr. år, samt ingen merkevaretillegg eller volumvekst i 2001. I løpet av 2002 forventes at krengetogene har mulighet til å kjøre med planlagt frekvens og hastighet. Merkevarer tillegget ventes tatt ut fra 2003. For perioden 2004-2005 er det lagt til grunn en generell vekst i omsetning på 5 pst, og deretter en årlig vekst på 3 pst. fram til 2009. Etter 2009 er det lagt til grunn en årlig vekst på 2,5 pst.

Persontrafikk Nord: volumvekst på 4 pst. pr. år fram til 2004, 3 pst. pr. år fram til 2009 og deretter 2,5 pst. DnB Markets mener det er tvilsomt om Persontrafikk Nord kan få noe større volumøkning så lenge infrastrukturen ikke er på et nivå som gjør at farten kan øke vesentlig. Pendlertogene til Persontrafikk Nord kan rent driftsmessig sammenlignes med Kortdistanse, men konkurranse fra vegtrafikken vurderes som langt hardere i og med at trafikkavviklingen på veiene er vesentlig enklere i dette markedsområdet.

Statlig kjøp av persontransporttjenester: I verdivurderingen er det lagt til grunn at statlig kjøp produktmessig opprettholdes på 2000-nivå til en pris på om lag 1,1 mrd. kr pr. år.

NSB Gods: flat utvikling for årene 2000 og 2001, mens det ventes en reduksjon på 5 pst. i 2002. For årene 2003 og 2004 er det ventet en inntektsvekst på 5 pst. Etter 2004 er det lagt til grunn at de totale inntektene vil vokse med 3 pst. pr. år frem til 2009, og deretter 2,5 pst.

Når det gjelder kostnadssiden er denne stort sett i tråd med NSBs planer. DnB Markets mener NSB tidligere har vist en bra gjennomføringsevne når det gjelder å kutte kostnadene, jf. omstillingsprogrammet «Effekt 600».

På denne bakgrunn er det estimert en selskapsverdi på NSB-konsernet på 12 mrd. kr. Den samlede egenkapitalverdien er anslått til 8,7 mrd. kr.

Verdien fordeler seg som følger:

Enhet	(mill. kr)
Driftsselskapet	5 268
Eiendom	4 300
NSB Gardermobanen ¹	2 384
Selskapsverdi	11 952
Netto rentebærende gjeld ²	-3 297
NSB-konsernet totalt (egenkapitalverdi)	8 655

¹ Selskapsverdien til NSB Gardermobanen er summen av selskapsverdien i hht. Deloitte & Touche på 1,7 mrd. kr og innskudd av egenkapital på 669,6 mill. kr.

² Netto rentebærende gjeld = rentebærende gjeld - kortsiktige likvider.

Konsernets bokførte egenkapital pr. 31.12.2000 er på 3 978 mill. kr.

Når det gjelder verdianslaget på eiendom påpeker DnB Markets at dette må ses på som indikative tall med betydelig usikkerhet.

3.3 Sensitivitet

Sensitivitetsanalysen er ment å illustrere effekten på nåverdien fra isolerte endringer i forutsetningene som ligger til grunn for beregningene. Hensikten er også å indikere hvilke parametre som har størst innvirkning på verdiskapningen for selskapet og/eller de enkelte forretningsområdene, og som kan fungere som styringsparametre for den framtidige verdiskapningen. De faktorer som DnB Markets fremhever spesielt er:

- Dersom NSB ikke klarer å etterleve planlagte *effektivitetsmål*, er det sannsynlig at driftsresultatet blir lavere enn forutsatt. Ved en forverring med 1 prosentpoeng går verdien ned med 215 mill. kr. Selskapet er således mer sensitivt for endring i omsetning enn i kostnader, gitt alt annet uendret.
- Dersom problemene med de nye krengende ekspresstogene ikke løses i løpet av de nærmeste tiden, vil verdien på selskapet bli sterkt negativt påvirket. Dersom merkevaresatsingen ikke lykkes fullt ut, er det rimelig å anta at verdien vil bli påvirket både av manglende mulighet til å ta ut *merkevaretillegg* i billettprisen og lavere trafikkvolum. Dersom merkevaretillegget ikke oppnås før 2005 og volumet blir 1 pst. lavere i hele planperioden går verdien ned med 650-700 mill. kr. Om merkevaretillegget aldri oppnås må hele investeringen nedskrives, noe som medfører en verdireduksjon på om lag 1,6 mrd. kr.
- Dersom det blir endringer i *statlig kjøp av persontransporttjenester*, vil verdiene i selskapet bli påvirket vesentlig. Gitt at dagens overføringer øker i takt med inflasjonen vil verdien øke med 2 mrd. kr, og et bortfall vil redusere verdien på konsernet til 600 mill. kr.

Dersom det innføres *merverdiavgift på persontransport* er det rimelig å forvente at inntektene går noe ned. Ved 1 prosentpoeng nedgang i inntekter går verdien ned med om lag 1 mrd. kr. Effekten totalt sett er avhengig av mva-satsen og priselastiteten.

4 Konsernets utvikling og resultat 1996-2000

4.1 Økonomiske nøkkeltall

Tabellen nedenfor viser nøkkeltall for konsernet for perioden 1996-2000. Regnskapet 2000 vil ikke bli endelig før etter behandling i generalforsamlingen 2001.

Mill. kr

	1996	1997	1998	1999 ¹	2000
<i>Driftsinntekter</i>	<i>6.066</i>	<i>6.017</i>	<i>6.310</i>	<i>6.912</i>	<i>6.925</i>
<i>Driftsresultat</i>	<i>480</i>	<i>328</i>	<i>332</i>	<i>20</i>	<i>-304</i>
Driftsmargin	7,9 %	5,5 %	5,3 %	0,3 %	-4,4 %
<i>Årets resultat</i>	<i>198</i>	<i>149</i>	<i>81</i>	<i>-1.081</i>	<i>-325</i>
Totalkapital	12 215	15 478	17 090	17 509	12 968 ²
<i>Egenkapitalandel</i>	<i>22,9 %</i>	<i>19,1 %</i>	<i>19,3 %</i>	<i>19,8 % ³</i>	<i>30,6%</i>
Antall årsverk	10 121	10 011	9 775	9 267	8 379
Endring		-110	-236	-508	-888

¹ Inkl. NSB Gardermobanen AS' underskudd på 1 196 mill. kr.

² Fra 1999 til 2000 ble totalkapitalen i NSB-konsernet redusert med 4 541 mill. kr. Årsaken er effekten av omorganiseringen av NSB Gardermobanen AS, jf. St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999-2000).

³ Ekskl. NSB Gardermobanen AS var egenkapitalandelen i NSB-konsernet pr. 31.12.99 på 35,4 pst., jf. omtale i St.prp. nr. 1 (2000-01).

I og med at NSB BA ble eget selskap fra 1. desember 1996 er regnskapet for 1996 basert på et proforma konsernregnskap. Som følge av ny regnskaps-skikk har NSB med virkning fra 1. januar 1999 foretatt følgende endringer i sine regnskaps-prinsipper:

- lånekostnader knyttet til investeringsprosjekter balanseføres
- regnskapsføring av konsernbidrag

Sammenlignbare tall for 1998 i resultat og balanse er omarbeidet i henhold til nye prinsipper.

Årsresultatet for 1999 inkl. NSB Gardermobanen AS' ga et underskudd på 1 081 mill. kr.

Tidligere NSB Gardermobanen AS, nå Flytoget AS, har tidligere eid infrastrukturen på høyhastighetsstrekningen Etterstad-Gardermoen. Stortinget vedtok ved behandlingen av St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999-2000) at infrastrukturen skulle overføres til Jernbaneverket med regnskapsmessig virkning fra 1.1.2000. Konsernregnskapet for 2000 er inklusiv Flytoget AS uten infrastruktur.

Konsernregnskapet for 2000 viser et årsunderskudd på 325 mill. kr. Sammenlignet med 1999 er driftsresultatet svekket med 324 mill. kr. Morselskapet

NSB BA hadde et årsunderskudd 2000 på 246 mill. kr mot et årsoverskudd i 1999 på 112 millioner kr. Sammenlignet med 1999 er driftsresultatet svekket med 570 mill. kr. Samtlige virksomhetsområder i morselskapet viser negative driftsresultater i 2000. De svake resultatene skyldes bl.a. nedskrivning av rulende materiell innen NSB Gods på 255 mill. kr, avsetninger til miljøforpliktelser i eiendomsvirksomheten på 120 mill. kr, reduksjon i salgsgevinster på 45 mill. kr i forhold til 1999, inntektssvikt i persontrafikkvirksomheten, samt ekstra kostnader knyttet til uhell, driftsavvik og feil på nytt togmateriell.

Driftsresultatet 2000 for konsernets persontogtrafikk viser et underskudd på 87 mill. kr, hvorav Flytogets andel av driftsunderskuddet utgjør 83 mill. kr. Lønnsomheten har blitt svekket etter at produksjonen på Østlandet i 1999 ble økt med omkring 20 pst. Produksjonsøkningen har gitt lavere inntektsvekst og høyere ressursbruk og kostnader enn forutsatt. Dette har medført redusert lønnsomhet for persontrafikk som omfattes av ordningen med statlig kjøp ettersom avtalen forhandles forskuddsvis, og gir NSB risikoen for negative avvik. For den kommersielle virksomheten har problemene med de nye krenkende ekspressstogene gitt inntektstap som følge av redusert setekapasitet, svikt i regularitet og punktlighet, samt høyere produksjons- og avvikskostnader. I tillegg har omfattende infrastrukturarbeider, ulykkene på Åsta og Lillestrøm og lokførermangel påvirket trafikktallene negativt.

Godstogtrafikken hadde et driftsunderskudd på 321 mill. kr i 2000. Det negative resultatet skyldes hovedsakelig omstilling og nedskrivning av rulende materiell knyttet til konvertering av tradisjonell vognlast til kombinerte transporter. Totalomsetningen for 2000 ble på 1 271 mill. kr mot 1 323 mill. kr i 1999.

Eiendomsvirksomheten hadde i 2000 et driftsoverskudd på 37 mill. kr mot et driftsoverskudd i 1999 på 202 mill. kr. Det svekkede resultatet skyldes miljøkostnader på 120 mill. kr og at salgsgevinstene gikk ned med 66 mill. kr. De største investeringene i 2000 var videreutvikling/ombygging av Oslo S for å øke tilgjengelighet, kundevennlighet og lønnsomhet, samt kjøp av terminaler fra Flytoget AS.

Nettbuss hadde et driftsresultat for 2000 på 78 mill. kr mot 42 mill. kr i 1999. Resultatet inkluderer en salgsgevinst på 31 mill. kr som følge av salg av lastebilvirksomheten. Knappe marginer i avtalene med fylkeskommunene gir små muligheter for å møte økte driftskostnader. Etter gjennomføring av vedtatte tiltak våren 2000 har bussdriften i større grad kommet i balanse i forhold til målsetningene.

Ved utgangen av 2000 var det knyttet 5 680 årsverk til morselskapets virksomhet, mens antallet ved selskapsdannelsen var på 7 390. For konsernet som helhet var antallet årsverk pr. 31.12.00 på 8 379 mot 10 121 ved tidspunktet for selskapsetableringen. Av større strukturelle endringer i dette tidsrommet kan det vises til at bussvirksomheten har ekspandert med 1 175 årsverk, NSB Reisebyrå er solgt og det er foretatt en oppbygging av egen driftsorganisasjon i Flytoget.

4.2 Balansen og egenkapitalutviklingen

Tabellen nedenfor gjengir nøkkeltall fra konsernets balanse (i mill. kr) de tre siste årene. Endelig balanse pr. 31.12.00 vil formelt sett først bli fastsatt i årets generalforsamlingsmøte.

Mill. kr

	31.12.00	31.12.99	31.12.98
Immaterielle eiendeler	459	51	57
Varige driftsmidler	8 927	14 075	14 178
Finansielle anleggsmidler	150	111	165
Sum anleggsmidler	9 536	14 237	14 400
Finansielle instrumenter omløpsmidler	1 389	1 163	537
Fordringer	1 493	1 083	1 338
Likvider	550	1 026	876
Sum omløpsmidler	3 432	3 272	2 751
Sum eiendeler	12 968	17 509	17 151
Egenkapital	3 978	3 463	3 348
Avsetning for forpliktelser	607	694	968
Rentebærende langsiktig gjeld	6 572	11 451	10 891
Annen langsiktig gjeld	12	1	7
Minoritetsinteresse	1	5	5
Leverandører	580	709	758
Skatt	1	2	3
Skyldig offentlige avgifter	280	236	258
Annet	937	948	913
Sum egenkapital og gjeld	12 968	17 509	17 151

Fra 1999 til 2000 ble totalkapitalen i NSB-konsernet redusert med 4 541 mill. kr. Årsaken er effekten av omorganiseringen av NSB Gardermobanen AS, jf. St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237(1999-2000).

Likviditetsbeholdningen ved utgangen av året var på 1 389 mill. kr og har i det alt vesentlige vært plassert kortsiktig i norske sertifikater og obligasjoner.

Statens langsiktige lån på 2 135 mill. kr til morselskapet NSB og på 1 118 mill. kr til Flytoget er i låneavtalene forutsatt tilbakebetalt innen 2. desember 2001.

NSB har med utgangspunkt i selskapets åpningsbalanse en målsetting om en egenkapitalandel på om lag 40 pst. I henhold til årsregnskapet 2000 hadde selskapet pr. 31.12.2000 en egenkapitalandel på 30,6 pst.

Ved etablering av NSBs første lån i det private lånemarkedet ble en minimum egenkapitalandel på 25 pst. innarbeidet som en av låneforutsetningene etter krav fra bankene. Det ble bl.a. lagt vekt på at NSB er en kapitalintensiv bedrift som vil ha behov for en god soliditet for å sikre nødvendig handlefrihet.

Budsjettet for 2001 viser at egenkapitalandelen vil bli redusert til om lag 25 pst. i løpet av året. Uten ekstraordinære tiltak vil forutsetningene i låneavtalen bli brutt. Det betyr at NSB er på grensen til de krav som stilles til egenkapitalandel i den inngåtte låneavtalen, noe som kan medføre økte finanskostnader.

4.3 Trafikksikkerhetsregnskap

For NSB er sikkerheten for kundene en forutsetning for virksomheten. NSB og jernbanen har derfor alltid hatt stor fokus på trafikksikkerhet. Samtidig har jernbanen gått gjennom en stor organisatorisk endring med oppsplitting i Jernbaneverket og NSB med etablering av eksternt tilsyn.

NSBs strategiske mål for trafikksikkerhet er: «NSB skal være en foregangsbedrift innen trafikksikkerhet.» og at: «Ingen skal omkomme eller skades som følge av trafikk med NSB.» Målet er ambisiøst og skal være drivkraften i sikkerhetsarbeidet fremover.

For NSB ble 2000 et dramatisk år. Skadetallene var de høyeste på 25 år med Åsta- og Lillestrøm-ulykkene, samt planovergangsulykker som de alvorligste. Antall omkomne i togtrafikken var 31, hvorav 11 i ulykker på planoverganger eller med personer i sporet. I tillegg var det 23 alvorlige personskader. Ulykkene har også fulgt NSB inn i 2001 med togkollisjon på Nittedal i begynnelsen av april. Det er derfor viktig at alle som arbeider med jernbanen i Norge setter fokus på trafikksikkerhet og at sikkerhet prioriteres i tråd med de planer som er lagt med NTP 2002-2011.

Både NSB og Jernbaneverket har vært gjenstand for en omfattende granskning fra regjeringens ulykkeskommisjon etter Åsta-ulykken. Kommisjonen har påtalt en rekke forhold som nå følges opp. I tillegg har kommisjonen konstatert at NSB har lagt grunnlaget for et tilfredsstillende styringssystem for sikkerheten. Dette systemet og øvrige tiltak som er under innføring, vil sammen bidra til at NSB kan gjenreise tilliten til jernbanen som et sikkert transportmiddel.

Sommeren 1999 ble NSB omorganisert og en felles organisasjonsenhet, NSB Drift og teknikk, fikk ansvaret for å ivareta operatøransvaret i selskapet. Endringen medførte en samling av trafikksikkerhetsoppgavene.

4.4 Miljøregnskap

Det er gjennomført kartlegging av energiforbruket i 2000 pr. personkm for persontogvirksomheten og pr. netto tonnkilometer for godstogvirksomheten. For det nye togmateriellet er det stilt krav om lavere energiforbruk og det er montert måleutstyr i togene. Flytoget reduserte energiforbruket fra 0.15 kWh/personkm i 1998 til 0.11 kWh/personkm i 1999.

Også innenfor eiendomsvirksomheten er det lagt stor vekt på å få redusert energiforbruket og i perioden fra 1998 til 2000 er dette redusert med 9 pst.

Det ble i 2000 registrert totalt 1346 dyrepåkjørslar mot 1361 i 1999. Antall skogbranner som følge av togfremføring utgjorde 15 mot 14 i 1999.

Det nye togmateriellet som er bestilt, og som vil bli satt i drift i perioden mellom høsten 1999 og 2002, vil være støysvakt materiell og tilfredsstillende kra-

vene til støy fastsatt i «Nordic Environmental Standard for Rolling Stock material».

Prosjektet kildesortering av avfall i tog som ble startet i 1998, er begynnelsen på et mer omfattende opplegg for kildesortering i alle deler av organisasjonen. Det arbeides med etablering av miljøstasjoner på stasjonsområder og et komplett system for behandling av avfall ute i enhetene.

Det er foretatt opprydding og beplanting etter oljesøl på Åsta, opprydding etter oljesøl ved Ådalsnes og kreosotforurensning i området Lillestrøm Syd.

4.5 Kunderegnskap

For persontogvirksomheten, ekskl. Flytoget, viser målingene tilbakegang fra 1999 til 2000. For godstogvirksomheten er resultatene noe varierende mellom de enkelte hovedproduktene. Flytogets gjennomsnittlige totale kundetilfredshet i 2000 var 93 pst., noe som er ansett som meget høyt for en servicevirksomhet.

Kundeinformasjonen knyttet til persontogtrafikken er svært lite tilfredsstillende, og en rekke tiltak er under planlegging og iverksettelse.

Innenfor persontrafikkvirksomheten viser punktligheten for lokaltogene i Oslo-området forbedring, mens Bergens-, Dovre- og Sørlandsbanen viser tilbakegang som følge av problemene i tilknytning til nytt materiell og arbeid på infrastrukturen som bidrar til sakte kjøring.

NSB Mellomdistanse fikk for 1999 tildelt Tilgjengelighetsprisen fra Norges Blindeforbund, avdeling Vestfold. I begrunnelsen er det lagt vekt på den service og hjelpsomhet NSB viser de blinde og svaksynte på stasjonene. Ved tildeling av prisen viste NSB til at Jernbaneverket også har vært en stor bidragsyter i denne sammenheng.

4.6 Medarbeidertilfredshet

Undersøkelsen for medarbeidertilfredshet som er gjennomført for 2000 har en totalindeks som viser oppgang i forhold til 1999. Måling viser en fremgang for NSBs tre verdier; ansvarlig, modig og gjensidig respekt. For konsernet som helhet er det en fremgang på alle spørsmål som handler om ledelse og relasjoner, men det er en viss tilbakegang på spørsmål som handler om forholdet til bedriften og dens evne til å mestre fremtidige utfordringer. Undersøkelsen viser at trafikksikkerhet opptar medarbeiderne i stor grad.

Sykefraværet økte fra 8,6 prosent i 1999 til 9,4 prosent i 2000. Dette antas å ha sammenheng med internt omstillingsarbeid kombinert med NSBs vanskelige situasjon i 2000.

Fire medarbeidere omkom i tragiske ulykker i løpet av 2000. En rekke tiltak er iverksatt som en følge av disse ulykkene.

Det ble registrert i alt 128 fraværsskader i NSB i 2000.

4.7 Punktlighetsutvikling

Punktlighetstallene for 2000 ble sterkt preget av kollisjonen på Lillestrøm i april og mye masseutglidninger i november som følge av store nedbørsmeng-

der. Likevel var det hjulakselbruddet på krengetoget ved Nelaug stasjon i juni som ga størst negativt utslag på punktlighetsstatistikken i og med at hastigheten på alle krengetogene måtte reduseres etter denne hendelsen. Etter ruteendring i januar 2001 er punktligheten på krengetogene blitt betydelig forbedret.

For InterCity- og nærtrafikken er «tog i rute» definert som innenfor 0-3 min. avvik, mens øvrige tog regnes å være i rute innenfor et avvik på 0-5 min. til endestasjon. For Flytoget er punktlighetsmålet 100 pst., mens det for øvrige tog er satt til 90 pst. For godstogene måles punktligheten innenfor et avvik på 0-10 min. til endestasjon og fastsatt punktlighetsmål varierer mellom 85 og 90 pst.

Tabell 4.3 viser gjennomsnittlig antall tog i rute målt i prosent i perioden 1996-2000.

Tabell 4.1: Punktlighetsutvikling

	1996	1997	1998	1999	2000
Fjerntog	80	78	82	84	68
InterCity	79	78	82	87	81
Nærtrafikk Oslo	83	75	80	83	85
Flytoget	-	-	91	96	94
Godstrafikk	71	74	75	80	74

5 Konsernets strategi for kommende periode

5.1 Valg av strategi i kommende periode

Uønskede hendelser i 2000 har svekket bedriftens tillit, omdømme og kundetilfredshet. Dette har ført til reduksjon i antall reisende og svekket økonomi. Det er en forutsetning for å lykkes at NSB er i stand til å gjenreise tilliten til virksomheten og motvirke trafikksvikt og inntektstap med fokus på basisfaktorer som trafikksikkerhet, regularitet, punktlighet og informasjon.

NSBs økonomi utvikler seg mye dårligere enn forutsatt i tidligere planer, og har gjort det nødvendig med en full gjennomgang av bedriftens strategiske fundament. NSB har siden 1996 hatt en kontantstrøm fra driften som har ligget under det som var forutsatt ved selskapsdannelsen. Ved utgangen av 2001 vil det akkumulerte avviket i kontantstrømmen utgjøre om lag 2,3 mrd. kr. Samtidig gjennomfører NSB investeringer i nye persontog for om lag 5 mrd. kr i tråd med den investeringsplanen som ble lagt ved behandlingen av forrige stortingsmelding om selskapets virksomhet.

Soliditeten i NSB-konsernet er gradvis redusert og egenkapitalandelen vil i løpet av 2001 komme ned på et nivå på ca. 25 pst. dersom det ikke iverksettes ekstraordinære tiltak.

De store investeringene i nye persontog innebærer et finansielt løft som betinger at selskapet har nødvendig soliditet, samtidig som økte renter og avskrivninger krever at NSB raskt oppnår en betydelig forbedring av kontantstrømmen fra driften.

For å gjenvinne tillit overfor de reisende vil NSB i sterkere grad fokusere virksomheten om persontrafikken. Strategien bygger på at behovet for miljøeffektive, attraktive persontrafikkjenester vil øke og at NSB som grunnlag for vekst bør satse på både tog og buss. Toget utgjør grunnstammen for NSB som et persontrafikkselskap, mens bussvirksomheten både tar del i veksten i et liberalisert ekspressbussmarked og utvikles for å ta ut synergier mot tog i en tog/buss-strategi. For å legge grunnlaget for veksten innen persontogvirksomheten, vil styret i NSB også vurdere Norden for øvrig som et potensielt marked for selskapet.

NSB vil satse på å utvikle lønnsomme godstransporter i allianse med andre internasjonale godsaktører. Synergiene mellom person- og godstransport med tog er i løpet av de senere årene blitt betydelig mindre. Godstransport er en konkurranseutsatt sektor med sterkt prispress. Bransjen blir stadig mer internasjonalisert og preges av sammenslutninger og større enheter. NSB Gods har lenge arbeidet med å få til en internasjonal allianseløsning basert på videreutvikling av kombinerte transport. For å kunne videreføre denne prosessen legger styret opp til at NSB Gods skilles ut og etableres som et eget aksjeselskap med nye alliansepartnere på eiersiden. Styret viser imidlertid til at en viktig forutsetning for en vellykket utskilling av godsvirksomheten, er at NSB får til en løsning på avgiftsproblematikken. En utskillelse av

NSB Gods medfører en årlig negativ resultateffekt for NSB Persontrafikk på ca. 140 mill. kr.

NSB skal gjennomføre kostnadseffektiviserende tiltak som innen utgangen av 2003 skal bedre det årlige driftsresultat med 300 mill. kr. Dette skal bl.a. skje ved økt konkurranseutsetting av konsernets støttefunksjoner. Det er ventet at årsverksbruken vil bli redusert, uten at en på nåværende tidspunkt vil anslå eksakte tall.

Eiendomsvirksomheten utgjør en stor del av verdiene i NSB-konsernet. Merverdiene som ligger i de driftsuavhengige eiendommene var en forutsetning for den åpningsbalansen som ble fastsatt for NSB BA ved behandlingen av St.prp. nr. 2 og 4/Innst. S. nr. 31 (1996-97). DnB Markets anslåtte (selskaps)verdi på eiendomsvirksomheten er på 4,3 mrd. kr, hvorav 2,6 mrd. kr er knyttet til ROM Eiendomsutvikling AS. Utvikling av disse eiendommene vil kunne gi høyere verdier. Med bakgrunn i NSBs finansielle situasjon legger imidlertid styret opp til et raskere tempo i avhendingen av de driftsuavhengige eiendommene enn tidligere planlagt. Ut fra behovet om raskt å få bedret balansen situasjonen og det faktum at salg av ROM vil ta tid, viser styret til nødvendigheten av at selskapet blir tilført ny frisk egenkapital fra eier så snart som mulig. Salg/delsalg av ROM vil uansett kun være et delbidrag til framtidige egenkapitalbehov. Styret foreslår derfor at statens lån til selskapet på om lag 2,1 mrd. kr som etter planen skal innfris innen 2.12.01, konverteres til egenkapital.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999-2000) ble Flytoget organisert som et heleid selskap av NSB konsernet med stor grad av frihet og selvstendighet. Organiseringen skal vurderes på nytt etter at det har gått to år. NSB viser til at Flytoget innebærer en vesentlig risiko for konsernet og ber om at framtidig eierstruktur blir avklart allerede nå. Som et tiltak for å bedre konsernets egenkapitalsituasjon på kort sikt, samt å redusere den langsiktige finansielle risikoen knyttet til usikkerheten rundt eierskapet foreslår styret at staten v/Samferdselsdepartementet tar over selskapet til bokført verdi. Dette vil bedre konsernets egenkapitalandel med ca. 6 pst.-poeng i 2005.

5.2 Nærmere om den enkelte virksomhet - status og planer

5.2.1 NSBs Persontrafikk

NSBs merkevarestrategi skal gi kundene et tydelig og forutsigbart tilbud. Kundene har ulike preferanser avhengig av hvor lenge de er på toget og NSB har derfor valgt reisetiden som den differensierende faktor med hensyn til utvikling av produktmerkene. Produktmerkene skal bygge opp under NSB-merket som skal signalisere trygghet for en sikker og pålitelig transport.

NSBs tre framtidige produktmerker, foruten Flytoget, er:

- Puls - tilpasset kunder som reiser mindre enn i 45 min.
- Agenda - tilpasset kunder som foretar reiser på fra 45 min og opptil 3 timer.
- Signatur - tilpasset kunder som reiser i mer enn 3 timer.

5.2.1.1 NSB Kortdistanse (Puls)

NSB Kortdistanse har ansvaret for lokaltogtilbudet rundt Oslo, Bergen og Stavanger, samt tilbudet på Gjøvikbanen.

NSB Kortdistanse skal innen januar 2002 få levert 36 nye lokaltog, hvorav 29 togsett skal benyttes i Oslo/Akershus-området og 7 togsett i Stavanger-området. Lansering av Puls skal etter planen skje tidlig i 2002. For å tilfredsstille de kvalitetskrav som stilles til produktet Puls, må dagens lokaltog pusses opp. En evt. oppgradering krever aksept fra staten gjennom ordningen med statlig kjøp.

5.2.1.2 NSB Mellomdistanse (Agenda)

Hovedvirksomheten for NSB Mellomdistanse er i Intercity-trianglet Skien - Oslo, Lillehammer - Oslo og Halden - Oslo.

Mellomdistanse vil få levert 6 nye krengetog i 2001 som skal settes inn i trafikk på Østfoldbanen. De nye krengetogene er planlagt lansert i 2002. Det langsiktige målet for Mellomdistanse er at kjøretiden fra Oslo til hhv. Tønsberg, Hamar og Fredrikstad skal bli på 1 time når infrastrukturen er modernisert.

Markedsutviklingen har vist et trendbrudd for Mellomdistanse siste halvår 2000 ved at antall personkilometer viser negativ utvikling for første gang på 10 år. I NTP 2002-2011 legges det opp til mer busskonkurranse og parallellkjøring på tradisjonelle togstrekninger. Størrelsen på statlig kjøp og måten ekspressbussene introduseres vil være av stor betydning for Mellomdistanse.

5.2.1.3 NSB Langdistanse (Signatur)

NSB Langdistanse opererer fjerntogene på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen. Linx AB er i ferd med å overta driftsansvaret for utenlandstogene på Kongsvinger- og Østfoldbanen. NSB eier 50 pst. av Linx AB.

Resultatene for fjerntogtrafikken i Sør-Norge som skal drives kommersielt uten tilskudd fra staten, er meget svake. Dette har dels sammenheng med manglene ved de nye kregende ekspresstogene og dels et strukturelt problem knyttet til å få lønnsomhet i fjerntogtilbudet.

De foreliggende planene for utvikling av fjerntogtilbudet tilsier en positiv kontantstrøm innenfor nåværende avgiftsmodell. Ved utskilling av NSB Gods i eget aksjeselskap vil NSBs avgiftsmodell endres. Kontantstrømmen i fjerntogene vil da kunne bli negativ. Under ellers uendrede rammebetingelser vil det dermed kunne oppstå et nedskrivningsbehov som er anslått til 800 mill. kr.

For å unngå en slik situasjon foreslår styret i NSB at deler av fjerntogtilbudet tilbys staten som en del av statlig kjøp av persontransporttjenester med et mer omfattende stoppmønster enn det som er bedriftsøkonomisk forsvarlig. Det legges til grunn et årlig økt kjøpsbehov på 80-100 mill. kr. Behovet for statlig kjøp vil avhenge av om NSB kan opprettholde frihet til å optimalisere prissettingen i et slikt regime. Dersom staten velger å følge NSBs forslag til endringer i avgiftsregimet, vil behovet for statlig kjøp til fjerntogene (og generelt) bli redusert. For å redusere behovet for statlig kjøp og bedre grunnlaget for en kommersiell fjerntogvirksomhet i Norge, anbefaler styret at persontrafikk

tas inn under avgiftsområdet med fullt fradrag for inngående avgift og med en nullsats på billettene på linje med flyselskapene.

Risikoelementene sett i sammenheng med de verdier som står på spill, gjør at de nye kreggende ekspresstogene i dag utgjør den største enkeltstående økonomiske risikofaktor i NSBs virksomhet.

5.2.1.4 NSB Persontrafikk Nord

NSB Persontrafikk Nord er ansvarlig for dieseldrevne kort-, mellom- og langdistansetog på hhv. Rørosbanen, Raumabanen, Nordlandsbanen, Meråkerbanen og Ofotbanen. Persontrafikk Nord opererer i trafikksvake områder. Persontrafikk Nord har hittil i 2001 fått levert 10 av de i alt 11 kreggende dieseldrevne togene som er bestilt. Disse er/vil bli satt i trafikk innenfor Agenda-konseptet.

NSB persontrafikk Nord har store kostnader i forhold til de rene trafikkinntektene. Nær halvparten av inntektene kommer fra statlig kjøp. Konkurransen fra fly og buss blir stadig hardere, samtidig som infrastrukturen hindrer NSB fullt ut å utnytte kjøretidspotensialet i nytt materiell.

NSB Persontrafikk Nord opererer i hovedsak dieselstrekninger med et marginalt trafikkgrunnlag, men har også ansvar for lokaltogene rundt Trondheim som inngår under «nærtrafikk» i statlig kjøpsammenheng.

Både ytterligere oppmyking av ekspressbusskonsesjonene og evt. anbudsutsetting av deler av statlig kjøp av persontrafikk tjenester vil få store konsekvenser for NSB Persontrafikk Nord. For å møte framtidige krav til konkurransedyktighet, vurderer NSB om det kan være aktuelt å skille ut produkter i trafikksvake områder i et eget selskap med egen operatørlisens. En slik løsning kan gi rammebetingelser som tillater høyt fokus på det lokale kundebehovet, og etablere sikre, enkle og kostnadseffektive transportløsninger med lokal forankring i disse regionene. Dette kan også gjøre det lettere å tilpasse togproduktene til regionenes øvrige kollektivsystemer.

NSB har investert i 11 kreggende dieselmotorvogner for til sammen ca. 500 mill. kr. NSB mener at det finnes et annenhåndsmarked for dette materialet og den økonomiske risikoen er i all hovedsak knyttet til merinvestering på ca. 120 mill. kr som er gjort for å tilpasse settene til norske forhold. Det at det finnes et annenhåndsmarked for dieselmateriell, mener NSB er et gunstig utgangspunkt for å prøve ut produkter i trafikksvake områder i et eget selskap.

5.2.2 NSB Gods

NSB har gjennom en årrekke hatt store tap i gods, men virksomhetsområdet har vist en positiv trend de siste 10 år. NSB Gods oppnådde for første gang et positivt resultat i 1999. Resultatet for 2000 er igjen negativt og det er spesielt kostnader knyttet til tradisjonell vognlast som bidrar til dette.

NSB vil fortsette satsingen på kombinerte transporter. Det arbeides derfor med å få konvertert tradisjonelle vognlasttransporter til kombinerte transporter.

Mindre jernbaneselskaper er på grunn av nasjonale særregler og rammebetingelser, herunder ulik infrastruktur over landegrensene avhengig av samarbeid med andre lands jernbaneselskaper for å få gjennomført internasjonal

godstransport på jernbane. NSB er underleverandør for andre transportkonsern og det er NSBs oppfatning at det skandinaviske godsvolumet samlet sett er stort nok til å gi god frekvens mot det europeiske nettverket gjennom samarbeid og allianser.

Med den utvikling som nå skjer i det europeiske transportmarkedet, herunder også endret strategi hos europeiske jernbaneselskaper, er det styrets vurdering at videreutvikling av NSBs godsvirksomhet gjennom en allianse er det som best vil ivareta verdiene for godsvirksomheten. For å kunne gå videre med denne prosessen foreslår styret at NSB Gods etableres som et eget aksjeselskap. Drift med nåværende inntekts- og kostnadsstruktur innebærer at virksomhetsområdet ikke vil være i stand til å generere overskudd og vil således medføre verdireduksjoner over tid.

For å redusere virkningen på resterende deler av NSB, vil en slik løsning kreve at det gjennomføres tiltak i andre deler av NSB som sikrer nødvendig restrukturering og effektivisering. Videre understreker styret at en løsning med utskilling av godsvirksomheten i et eget selskap med dagens avgiftsregler vil medføre en betydelig økt avgiftsbelastning for NSBs persontrafikk.

5.2.3 NSB Eiendom

NSBs eiendomsvirksomhet er i dag organisert i følgende hovedområder:

- Driftsrelaterte eiendommer, inkl. drift og forvaltning.
- Eiendomsutvikling av driftsuavhengige eiendommer gjennom det heleide datterselskapet ROM Eiendomsutvikling AS.

I DnB Markets verdivurdering ble ROM Eiendomsutviklings (selskaps)verdi anslått til om lag 2,6 mrd. kr, forutsatt at NSB selv eller i allianse med andre utviklet eiendommene.

Styret ser et helt eller delvis salg av ROM Eiendomsutvikling som eneste muligheten på kort sikt for å frigjøre betydelig kapital og bidra til at NSB får en bedret kapitalstruktur.

Det pågår et arbeid sammen med Jernbaneverket med sikte på at staten v/ Jernbaneverket kjøper stasjonsområdene. Ved et evt. slikt salg vil det framtidige ansvaret for knutepunktsutvikling bli overført til Jernbaneverket.

5.2.4 Nettbuss AS

Nettbuss AS (tidl. NSB Biltrafikk AS) er et heleid datterselskap av NSB BA. Nettbuss' lastebilvirksomhet ble i november 2000 solgt til Posten BA.

Nettbuss AS skal bidra markedsmessig og økonomisk som helhetlig transportkonsern, og der hvor det er grunnlag for det, vil NSB i tråd med St.meld. nr. 19/Innst. S. nr. 138 (1998-99) Om NSB BAs virksomhet, videreutvikle matebussopplegget til toget og gjennom dette bidra til å fremme kollektivtilbudet i Norge.

Styret legger opp til at Nettbuss beholdes innenfor NSB-konsernet. Dette er nødvendig om NSB skal kunne ta del i den veksten og det potensialet som ligger i utvikling av et sterkt økende ekspressbusstilbud. Eierskap i Nettbuss kan gi konsernet et fortrinn på sikt i forhold til muligheten for samordning av ruter og produksjon mellom tog og (ekspress)buss.

NSB mener dagens løyve/konsesjonsregler gjør en samordning og utnytting av synergien mellom buss og tog vanskelig.

NSB har vurdert bussvirksomheten som en integrert del av persontogvirksomheten, men har konkludert med at dette kan være ødeleggende for verdiene i bussvirksomheten. Det legges derfor opp til at virksomhetsområdene fortsatt blir utviklet hver for seg, men med større fokus på samordning der dette er mulig.

5.2.5 Flytoget AS

Resultat 2000 (korrigert for poster av engangskarakter) og budsjett 2001 viser lavere resultat enn forutsatt i verdivurderingen av selskapet, jf. behandlingen av St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999-2000). Nedgangen i antall flyreisende har påvirket dette. Vekst i passasjerutviklingen på OSL er en av de kritiske forutsetningene i verdivurderingen. Trafikkutviklingen primo 2001 er mer positiv enn i 2000, med en økning i passasjertallene i januar/februar på 5 pst.

Flytoget er en markedsmessig suksess, og har den høyeste markedsandel blant tilsvarende tilbud internasjonalt (34,5 pst. i 2000).

Selv om Flytoget er et nytt selskap som bl.a. er etablert uten egen vedlikeholdsenhet, består kostnadsstrukturen likevel av en relativ høy andel faste kostnader, noe som utgjør en risiko for Flytoget. Selskapet har iverksatt tiltak for å få ned kostnadsnivået.

Sensitivitetsanalyser NSB gjennomførte i forbindelse med verdivurderingen av Flytoget viser at 1 prosentpoengs endring i markedsandelen gir en endring i verdien på ca. 200 mill. kr. Basert på de samme sensitivitetsanalyser er effekten av 1 prosentpoengs nedgang i flypassasjerveksten i forhold til Luftfartsverkets tidligere prognoser om en vekst på 4,2 pst., anslått til en reduksjon i selskapsverdien på ca. 700 mill. kr.

Styret i NSB er bekymret for den finansielle risiko som Flytoget representerer. Styret mener et salg av selskapet ville gi en reduksjon i kapitalbindingen til NSB-konsernet, og ville derfor kunne bidra til å styrke NSBs egenkapitalsituasjon. Dersom NSB fortsatt skal eie Flytoget, mener styret at den politiske usikkerheten til det framtidige eierskapet til Flytoget må avklares nå. Dette er nødvendig for at både Flytoget og det øvrige NSB skal ha de rammebetingelser som kreves for å utnytte gjensidige fordeler.

5.2.6 Øvrige datterselskap

5.2.6.1 MiTrans AS

MiTrans AS, tidligere NSB Industri ble etablert som eget aksjeselskap fra 1.7.99, og er heleid av NSB BA. MiTrans AS driver primært ombygginger og skadereparasjoner på togmateriell ved enheten på Sundland i Drammen og vedlikehold av rullende materiell for Jernbaneverket ved enheten på Hamar.

5.2.6.2 Timetoget Bratsbergbanen AS

Timetoget Bratsbergbanen AS skulle etter planen overta persontrafikken med tog mellom Notodden og Grenland høsten 2000.

Senhøsten 2000 valgte NSB å avvikle selskapet etter at det ble reist tvil om den sikkerhetsmessige opplæringen av de nye lokomotivførerne. NSBs forsøk

på salg av selskapet har ikke lyktes. Begrunnelsen fra ulike aktører som har vurdert prosjektet er at det er knyttet for stor risiko til selskapet så lenge de selv må stå som eier av materiellet og bindingene i forhold til statlig kjøp avtalen er begrenset til 1 år. NSB vil etter planen starte et begrenset togtilbud på Bratsbergbanen etter sommerferien 2001, og vil overta togmateriellet fra Timetoget Bratsbergbanen AS.

5.2.6.3 Linx AB (operatør av utenlandstogene)

Linx AB eies 50/50 av svenske SJ og NSB og har tatt over X2000 trafikken fra SJ på Västkustbanan. Selskapets hovedkontor er i Göteborg. Søndag 7. januar 2001 startet Linx AB opp med X2000-toget fra Göteborg til København. Reisetiden Göteborg - København er 3 timer og 30 minutter, en tidsforbedring på ca. 40 min. Til Kastrup er reisetiden 3 timer og 15 minutter. X2000-togene kjører på den nye Kävlingeбанan mellom Landskrona og Helsingborg.

I løpet av de to kommende årene kommer Linx-hurtigtog stegvis til å bli introdusert på strekningene Oslo - Göteborg - København og Oslo - Karlstad - Stockholm.

6 Samferdselsdepartementets vurderinger

6.1 Statens formål med eierskapet i NSB-konsernet

Jernbanedrift er en kapitalintensiv virksomhet hvor det isolert sett er knyttet relativt høy økonomisk risiko som følge av store faste kostnader. Ut fra samfunnsøkonomiske vurderinger mener Regjeringen det er viktig å opprettholde toget som et betydningsfullt transportmiddel i Norge også der dette ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt som f.eks. i nærtrafikken rundt de store byene. Dette gjelder både innen person- og godstransportmarkedet. For en kapitalintensiv virksomhet med store faste kostnader også knyttet til støttefunksjonene og med et behov for omstilling er det nødvendig med et stabilt eierskap med langsiktig perspektiv på å utvikle virksomheten framfor uthenting av kortsiktig gevinst.

Ved behandlingen av NTP 2002-2011 ble det lagt til grunn at forskriftene om tilgang til sporet skal utvides til å omfatte godkjente jernbaneforetak som ønsker å utføre godstransport på strekninger der det er ledig kapasitet på jernbanenettet. Før det eventuelt åpnes for økt konkurranse også i persontransport, må det i større grad sannsynliggjøres at de potensielle gevinstene ved å åpne jernbanenettet i persontransport for flere aktører, er større enn de samfunnsøkonomiske kostnadene som følger av et slikt system.

Til tross for at det i løpet av de siste årene gradvis er åpnet for at flere aktører kan få tillatelse til å trafikkere det norske jernbanenettet, er NSB fortsatt tilnærmet enerådende som trafikkoperatør. Med de endringer i forskriften for tildeling av sporkapasitet som det er lagt opp til for godstransport ved behandlingen av NTP 2002-2011 og med de strukturelle endringene som skjer innen godsmarkedet i Europa, kan dette på sikt innebære at flere jernbaneforetak enn NSB vil etablere seg som godstransportør i Norge. Innen persontrafikken er det imidlertid ingenting som tilsier at NSB vil miste sin posisjon som jernbaneforetak i kommende planperiode.

Regjeringen ser det som nødvendig at statens eierinteresser i NSB-konsernet opprettholdes da NSB i dag er den eneste reelle aktør innen markedssegmentet persontransport med jernbane i Norge og er eneste eier av jernbanemateriell som er tilpasset det norske jernbanenettet. På grunn av ulik infrastruktur mellom landene i Europa er det knyttet relativt store tilpasnings- og tidskostnader til at andre lands togmateriell kan trafikkere det norske jernbanenettet.

6.2 Prinsipper for eierstyring av NSB-konsernet

6.2.1 Selskapsform og prinsipper for styring

Følgende elementer er viktige mht. systematisering av eierstyringen og et best mulig resultat:

- Et kompetent og profesjonelt styre.
- Jevnlige verdivurderinger av uavhengige finansielle analytikere.

- Bruke de samme målekriterier (avkastningskrav og nøkkeltall) som private bedrifter.

For å styrke den interne styringen av selskapet har NSB organisert virksomheten i forretningsområder med egne resultatregnskap, balanser og finansierungsplaner. Dette bidrar til å øke fokus, gjennomsiktighet og resultatorientering innen hvert enkelt forretningsområde.

Når det gjelder spørsmålet om konsernets kapitalstruktur, blir denne i realiteten vurdert annet hvert år i forbindelse med framlegget av eiermeldingen, bl.a. gjennom fastsettelsen av utbyttepolitikken overfor selskapet. Sammensetningen av kapitalen avspeiler på mange måter statens mål med eierskapet i NSB-konsernet. Det har hittil ikke blitt tatt ut utbytte fra selskapet. Hovedbegrunnelsen er at staten har sett på seg selv som en «industriell eier» med interesse for å utvikle selskapets virksomhet og har ønsket satsing på nyinvesteringer i togmateriell. Staten har synliggjort dette målet ved eierskapet overfor finansmarkedet ved å ha som praksis at evt. overskudd skal tilbakeføres til selskapet.

I henhold til låneavtalen mellom NSB og staten skal selskapets statslån innfris innen 2.12.2001. NSB har benyttet overgangsperioden på 5 år med statlig lånefinansiering til å gjøre seg kjent i det private markedet. Selskapet har bl.a. benyttet internasjonale finansinstitusjoner til å gjennomføre analyser av konsernets kredittverdighet. Resultatet så langt har vært at under dagens eierskap vil selskapet ha gunstige muligheter for å kunne oppta lån til gode betingelser i det internasjonale private lånemarkedet så lenge egenkapitalandelen tilfredsstiller markedets krav.

Med utgangspunkt i at det anses som mest hensiktsmessig at staten opprettholder sitt eierskap i NSB, finner ikke Regjeringen grunnlag for å foreta endringer i selskapsformen og mener at morselskapet NSB bør bestå som et særlovselskap. Samferdselsdepartementet vil likevel fortløpende vurdere hensiktsmessigheten og konsekvensene av NSBs selskapsform. I Ot.prp. nr. 89 (2000-2001) har Regjeringen fremmet forslag om endringer i enkelte elementer av særloven.

6.2.2 Framlegg av saker i generalforsamlingen etter vedtektenes § 10

I hht. § 10 i NSBs vedtekter skal styret legge fram saker som antas å være av vesentlig, prinsipiell, politisk eller samfunnsmesig betydning og saker som gjelder utskilling/oppsplitting av basisvirksomhet og vesentlige støttefunksjoner for generalforsamlingen. Ved behandlingen av St.meld. nr. 19/Innst. S. nr. 138 (1998-99) ble det foretatt en nærmere drøfting av hva som er å betrakte som basisvirksomhet og vesentlige støttefunksjoner.

Det går fram av vedtektene at slike saker og den årlige § 10-planen om selskapets virksomhet skal forelegges «generalforsamlingen». Dette kan tolkes dithen at sakene må legges fram på generalforsamlingsmøte. Bestemmelsen har både når det gjelder Telenor AS, NSB BA og Posten Norge BA vært tolket og praktisert slik at det har vært orientert om viktige enkeltsaker til Samferdselsdepartementet/samferdselsministeren som forvalter av statens eierskap i selskapene. Sakene har ikke vært lagt fram på *møte* i generalforsamlingen. Situasjonen ville vært annerledes dersom det hadde vært flere eiere i selskapene eller vedtektene hadde krevd en formell godkjenning eller annen beslut-

ning fra generalforsamlingens side når det gjelder de aktuelle sakene, slik tilfellet f.eks. er når det gjelder økning av egenkapitalen. Dette krever behandling og vedtak på generalforsamlingsmøte. Formålet med bestemmelsene i vedtektenes § 10 er først og fremst å sikre at departementet som eier blir kjent med de aktuelle sakene og gis anledning til å gripe inn overfor styret dersom det er nødvendig. Dersom saken er av en slik art at samferdselsministeren ønsker å gi styret rettslig bindende pålegg, vil dette bli gitt gjennom vedtak på generalforsamlingsmøte. På denne bakgrunn og for å unngå eventuell fortolkningstvil, vil Samferdselsdepartementet endre formuleringene i vedtektene slik at de aktuelle sakene legges fram for samferdselsministeren.

Når det gjelder overlevering av NSBs (og Postens) årlige virksomhetsplaner, kom departementet i 2000 til enighet med Riksrevisjonen om at disse formelt legges fram på møte i generalforsamlingen, fortrinnsvis den ordinære generalforsamlingen som avholdes i juni hvert år. Departementet legger opp til å følge denne praksisen.

6.2.3 Styling av trafikksikkerhet

Når det gjelder statlig styling av trafikksikkerhet innen jernbanesektoren, må dette skje gjennom lovgivning med tilhørende forskrifter gitt av Samferdselsdepartementet og Statens jernbanetilsyn, samt investeringer i infrastrukturen. Som eier av NSB vil Samferdselsdepartementet først og fremst legge vekt på trafikksikkerhet som en viktig faktor for selskapets posisjon i transportmarkedet. Uten fokus på dette er det grunn til å anta at kundene vil svikte selskapet med negative utslag for selskapets økonomiske resultater. Departementet ser det derfor som naturlig at trafikksikkerhet må være selskapets fremste fokusområde i den daglige driften.

Som jernbaneoperatør er det viktig at NSB ved egenkontroll forsikrer seg om at egen virksomhet etterlever relevante forskrifter og aksepterte standarder for sikkerhet innen jernbanesektoren. Før nytt materiell tas i bruk, skal dette godkjennes av Statens jernbanetilsyn. Det samme gjelder ved evt. oppgraderinger og ombygging av gammelt materiell.

Innføring av proaktiv sikkerhetstenkning innen jernbanesektoren generelt er svært viktig. Et viktig element i den forbindelse er å etablere en sikkerhetskultur og rutiner for *samarbeidet* mellom infrastrukturforvalteren Jernbaneverket og operatørene. Fra Statens jernbanetilsyns side er dette punktet blitt gitt spesiell fokus bl.a. i forbindelse med overføringen av Gardermobanen fra NSB Gardermobanen AS til Jernbaneverket. Et system der ansvaret for hhv. infrastrukturen og togdriften er delt i separate organisatoriske enheter krever en annen type sikkerhetsfokus for samordningen mellom infrastrukturen og trafikkavviklingen enn det som er tilfelle innen et integrert jernbane-foretak.

6.3 Konsernets strategivalg og egenkapitalsituasjonen

6.3.1 Strategivalg

Ved behandlingen av St.meld. nr. 19/Innst. S. nr. 138 (1998-99) Om NSB BAS virksomhet, ble det lagt til grunn at selskapets styre og daglig ledelse skal ha det samme ansvaret for selskapets økonomi som styret og ledelsen i et aksje-

selskap. Innenfor gitte rammebetingelser skal NSB drives etter bedriftsøkonomiske prinsipper. Staten som eier av selskapet skal så langt som mulig søke å styre konsernet etter samme prinsipper som et ordinært aksjeselskap. Avkastnings- og utbyttepolitikken vil være et viktig virkemiddel i så måte. Gjennom vedtektenes § 10 er det satt begrensninger på hva styret kan beslutte uten framlegg for generalforsamlingen. Dette gjelder saker av politisk karakter, samt utskilling av basisvirksomhet og vesentlige støttefunksjoner.

For første gang siden 1990 har NSB i 2000 hatt negativ trafikkvekst. Etter ulykker og driftsproblemer i 2000 står selskapet overfor en tillitskrise. Trafikksvikten har gitt betydelige inntektstap, samtidig som ulykkene og driftsavvikene har bidratt til økte forsikringskostnader og økte kostnader knyttet til avvik (buss/taxi etc. for tog) og ekstra vedlikehold. Selskapets økonomiske utvikling er dramatisk svekket i forhold til de planforutsetningene som ble lagt til grunn ved etableringen av selskapet. For at styret skal kunne lykkes med å snu denne utviklingen, er det nødvendig at det gis tilstrekkelig handlingsrom til å gjennomføre tiltak.

Hovedutfordringen er å gjenreise tilliten overfor publikum slik at den negative trafikktviklingen kan snus. Dette krever en organisasjon som står best mulig rustet og forberedt overfor markedssvingninger. Tiltak i så måte vil være å få redusert selskapets faste kostnader og økonomiske risiko.

I tråd med styrets forslag tror Samferdselsdepartementet at sterkere fokusering på persontrafikk er viktig om selskapet skal greie å gjenreise tilliten overfor publikum. Om selskapet lykkes på dette området mener departementet at dette også vil kunne gjenspeile seg med positive holdninger overfor konsernets øvrige virksomhet.

Ved behandlingen av St.meld. nr. 19/Innst. S. nr. 138 (1998-99) Om NSB BAs virksomhet, ble det i en flertallsmerknad vist til at det er behov for et tettere samarbeid mellom togdriften og bildriften i NSB for eksempel i form av matebusser til togene. I den strategien styret nå vil følge, legges det opp til en nærmere utnyttning av synergien mellom buss og tog. Tankegangen bak et slikt opplegg kan til en viss grad sammenlignes med det rutemønsteret mange flyselskaper har innført hvor det mates inn trafikk fra andre selskaper/alliansepartnere til oppfylning av større flyenheter på mer trafikksterke strekninger. I et friere ekspressbussmarked som det er lagt opp til ved behandlingen av NTP 2002-2011, ser Samferdselsdepartementet det som naturlig at Nettbuss AS også deltar i konkurransen om dette markedet selv om dette kan være i direkte konkurranse med toget. Ved selv å kunne delta i denne konkurransen vil konsernet ha større kontroll med utviklingen og derigjennom fokus på kundene. Nettbuss vil i denne sammenheng naturligvis måtte forholde seg til og bli underlagt ordinære konsesjonsbetingelser og -behandling.

I verdivurderingen ble det påpekt at det fortsatt ville være av stor betydning for NSB med en busspartner. I og med at konsernet allerede eier et eget busselskap finner Samferdselsdepartementet det naturlig at muligheten for å hente synergieffekter mellom tog og buss utnyttes innenfor dagens konsernstruktur.

Når det gjelder styrets vurderinger av Norden for øvrig som et potensielt marked for persontogvirksomheten, legger Samferdselsdepartementet til grunn at dette i første omgang skjer gjennom eierskapet i Linx (utenlandstogene).

Innen godstransportmarkedet i Europa skjer det nå store strukturelle endringer i raskt tempo. Utviklingstrekkene er tidligere omtalt overfor Stortinget i St.prp. nr. 1 (1999-2000) hvor det ble vist til at for å møte den økte konkurransen vurderer NSB Gods ulike former for allianser. I den forbindelse ble det vist til at det kunne bli aktuelt å vurdere endringer i selskapets struktur, herunder utskilling av basisvirksomhet. Innen godstransport med jernbane pågår det en posisjonering der de store europeiske jernbaneoperatørene kjøper opp mindre selskaper.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering er en sterk godsaktør i Norge en forutsetning for å kunne nå målet om å få overført godstransporter fra veg til bane. Med den utviklingen som nå skjer i våre naboland innen godsmarkedet, mener departementet at det er viktig at NSB Gods kan inngå allianse med en av sine samarbeidspartnere. Etter departementets vurdering er dette nødvendig om godstransport med jernbane fortsatt skal kunne være et reelt alternativ på store deler av det norske jernbanenettet. NSB Gods er langt framme når det gjelder containertransporter med jernbane. Ved at NSB Gods inngår allianse med en annen godsoperatør vil partene kunne utnytte hverandres fortrinn og vil etter departementets vurdering stå bedre rustet til å møte konkurransen fra de store aktørene.

Alliansebygging betinger at NSB Gods blir skilt ut som eget selskap. For fortsatt å sikre en sterk godsaktør med jernbane i Norge legger departementet opp til at NSB Gods kan skilles ut som eget selskap. Samferdselsdepartementet legger imidlertid til grunn at alliansebyggingen skjer på en slik måte at NSB Gods fortsatt inngår som en del av NSB-konsernet, dvs. at NSB BA fortsatt er majoritetseier av selskapet for å sikre fortsatt sterke norske interesser innen godstransport med jernbane.

Jernbanedrift er en kapitalintensiv virksomhet hvor det isolert sett er knyttet relativt høy økonomisk risiko som følge av store faste kostnader. Dersom NSB skal overleve som transportbedrift i et konkurranseutsatt marked, er det etter departementets vurdering en forutsetning at selskapets organisatoriske struktur utvikles med tanke på å redusere risikoen ved driften mest mulig. Det som spesielt skiller NSBs virksomhet fra annen konkurrerende transportvirksomhet, er at det verken finnes et organisert annenhåndsmarked eller utleiemarked for togmateriell. På grunn av at det historisk sett er valgt ulike tekniske løsninger for jernbaneinfrastrukturen i Europa, finnes det heller ingen «hyllevare» for jernbanemateriell. Dette medfører at hver enkelt materiellanskaffelse vil være gjenstand for spesialtilpasninger til det enkelte lands infrastruktur.

Selv om NSB i forbindelse med bestillingen av sitt nye persontogmateriell var opptatt av å få til en mest mulig standardisert materiellportefølje som bygget videre på de tekniske løsningene som ble fastlagt ved bestilling av flytogene, viser ettertiden at det har tatt mye lengre tid enn planlagt å komme fram til løsninger som tilfredsstiller den norske infrastrukturen. Årsaken til dette skyldes nok i stor grad at Norge er en liten tognasjon hvor det går relativt langt tid mellom hver gang det foretas investeringer i nytt togmateriell, mens industriens tekniske løsninger vil være fokusert rundt storkundenes infrastruktur. Det er derfor viktig at det ved framtidige anskaffelser påregnes god tid til testinger av materiellet i Norge før dette settes i normal drift.

For tiden pågår det omfattende test- og prøvekjøringer av de nye lokaltogene for å sjekke at togene i praksis holder de krav som stilles fra Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn. Uprøving av testtoget tyder på at toget er blitt noe tyngre enn spesifisert. NSB ser nå sammen med leverandøren på flere muligheter for å redusere vekten. NSB har i dag ingen indikasjoner på at toget for øvrig inneholder konstruksjonsfeil slik at det ikke kan tåle den drift det er tiltenkt, men dette er forhold som leverandøren skal verifisere før NSB overtar togene. NSB regner med at togenes vekt i løpet av sommeren er tilpasset de fastsatte kravene og at leverandøren derved er i stand å overlevere togene til NSB.

Som det framgår av omtale i NTP 2002-2011, pkt. 6.4.3, vil Samferdselsdepartementet som et ledd i arbeidet med å vurdere anbudsutsetting av tog tjenester, bl.a. utrede nærmere spørsmål knyttet til togmateriell. Det må utarbeides overordnede rammevilkår for NSB og andre selskap vedrørende rullende materiell som er rimelig forutsigbare. Departementet legger likevel til grunn at bruk av anbud må inkludere rullende materiell slik at effektivisering ikke utelukkende konsentreres om personalkostnader. I et konkurranseutsatt marked betinger dette at en må komme fram til en organisering av sektoren som reduserer risikoen for aktørene.

Mht. effektivisering av jernbanedriften innebærer dette at hver enkelt aktivitet skal kunne utføres til lavest mulig kostnad. Uten samtidig ekspansjon i togtilbudet innebærer dette at ansatte blir overtallige. En slik struktur innebærer at det tar relativt lang tid fra kostnadseffektiviserende tiltak blir innført til gevinsten kan hentes ut. Ned- og oppbygging av støttefunksjonene krever i seg selv store ressurser slik at en organisasjon hvor støttefunksjonene er en integrert del av produksjonsapparatet, er ekstra sårbar for markedssvingninger.

Av NSBs vedtekter framgår det bl.a. at saker som gjelder utskilling av basisvirksomhet og vesentlige støttefunksjoner skal forelegges generalforsamlingen. I St.meld. nr. 19 (1998-99) Om NSBs virksomhet, ble det lagt til grunn at begrepet vesentlige støttefunksjoner i utgangspunktet må omfatte den aktivitet som er nødvendig for NSB å eie selv for å kunne nå den visjon og de mål som er satt for basisvirksomheten. Tjenestekområder som ikke er direkte jernbanerelaterte, og som alternativt kan kjøpes i markedet, er ikke å betrakte som vesentlige støttefunksjoner. Det ble vist til at organiseringen og beslutninger om fortsatt egenproduksjon av denne typen tjenester ville være saker av forretningsmessig karakter som i utgangspunktet bør kunne avgjøres av styret uten framlegg for generalforsamlingen.

Vedlikehold av tog er blitt sett på som en vesentlig støttefunksjon. Det at NSB nå ønsker å bidra til å skape et marked for vedlikehold av tog i Norge er etter Samferdselsdepartementets oppfatning positivt både for staten som eier og som kjøper av transporttjenester fra NSB. På den måten kan behovet for vedlikeholdstjenester til en hver tid tilpasses produksjonen. Dette vil også kunne være en fordel dersom det etter hvert åpnes for mer konkurranse på det norske jernbanenettet hvor også evt. andre selskaper kan nyttiggjøre seg selskapets vedlikeholdstjenester.

Også for de ansatte innen NSBs støttefunksjoner, mener Samferdselsdepartementet at en ordning med egne selskaper vil være en bedre og mindre

risikofylt ordning enn å fortsatt være en del av morselskapet. En mer frittstående enhet vil i langt større grad ha mulighet til å skaffe seg flere «ben å stå på» slik at den kan ta alternative oppdrag om NSBs egen produksjon blir redusert.

På bakgrunn av ovennevnte er det Samferdselsdepartementets vurdering at styrets frihet til å foreta organisatoriske endringer uten framlegg for generalforsamlingen, bør utvides til også å gjelde vedlikeholdsenhetene. Deler av vedlikeholdssektoren er allerede skilt ut i selskapet MiTrans som skal utvikle sitt eget marked. For 2000 kunne MiTrans vise til et årsresultat på 6 mill. kr.

En annen viktig faktor ved dagens organisering av jernbanevirksomheten som medfører høyere økonomisk risiko for NSB enn for konkurrerende transportører, er ansvaret for opplæring av egne lokomotivførere og annet togpersonell. I den forbindelse kan det nevnes at Statens jernbanetilsyn i samarbeid med tilsynsmyndighetene i Sverige og Danmark vil se nærmere på mulighetene for å forskriftsfeste detaljerte krav til kompetanse og utdanning for lokomotivførere, samt åpne opp for andre «sertifiserte» utdanningsinstitusjoner enn jernbanens egne for å få til et mer fleksibelt arbeidsmarked for lokomotivførere ikke bare i Norge, men i hele Skandinavia. Ikke minst vil dette være viktig med tanke på å få utviklet en effektiv jernbanetransport mellom Norge, Sverige og Danmark der det ikke må foretas skifte av personell ved hver grensepassering.

Ved en utskilling av NSB Gods som eget aksjeselskap innen NSB-konsernet, vil både NSB Gods og Flytoget være enheter med en kostnadsstruktur mer på linje med konkurrentene. Begge enhetene vil kunne anskaffe vedlikeholdstjenester og togpersonell uten selv å ha ansvaret for produksjons-/opplæringsapparatet. Innen det europeiske godstogmarkedet har det dessuten i løpet av de siste årene vokst fram et leie-/leasingtilbud på godsvogner som muliggjør en risikoreduserende profil for NSB Gods. Risikoen ved Flytogets materiellinvesteringer ble etter departementets vurdering i stor grad hensyntatt ved omorganiseringen av NSB Gardermobanen AS i henhold til St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999-2000) hvor selskapet fikk en prioriteringsrett til Gardermobanen på 30 år. Etter Samferdselsdepartementets vurdering er det i første omgang en slik kostnadsstruktur det også må søkes å få til innen morselskapet NSB, dvs. en struktur med lavest mulig faste kostnader.

I styret virksomhetsplan 2001-2005 gis det følgende omtale av eierskapet til Flytoget:

«Styret i NSB BA er bekymret for den finansielle risiko som Flytoget representerer. Styret anmoder derfor staten om å ta et direkte eierskap til Flytoget AS.

Dersom NSB skal fortsette som eier av Flytoget, vurderes det som avgjørende at den politiske usikkerheten knyttet til fremtidig eierskap avklares nå. Dette er nødvendig for at både Flytoget og det øvrige NSB skal ha de rammebetingelser som kreves mhp å utnytte gjensidige fordeler. En tilbakeføring av Flytoget til staten forutsettes å kunne skje til bokførte verdier slik at det ikke oppstår noen regnskapsmessig gevinst eller tap. NSB-konsernet vil imidlertid redusere balansen med ca 1,8 mrd. kr og med dette redusere sin risikoeksponering.»

Ved behandlingen av St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999-2000) ble det besluttet at organiseringen av Flytoget AS som et datterselskap 100 pst. eid av NSB

BA, skal vurderes på nytt om to år. I NTP 2002-2011 er det i første omgang ikke lagt opp til ytterligere liberalisering av tilgangsrettighetene for persontransport på det norske jernbanenettet. For at Flytoget skal kunne trafikkere det norske jernbanenettet må selskapet inngå som en del av NSB-konsernet. Dette var også en av hovedbegrunnelsene i St.prp. nr. 52 (1999-2000) for å opprettholde Flytoget innen NSB-konsernet. Ved evt. framtidige salg av eierinteresser i Flytoget er Samferdselsdepartementet som eier av NSB-konsernet av den oppfatning at dette må skje etter bedriftsøkonomiske prinsipper. I henhold til Stortingets vedtak om at organiseringen av Flytoget skal vurderes på nytt om to år, vil Samferdselsdepartementet komme nærmere tilbake til styrets vurderinger av eierskapet til Flytoget i den neste eiermeldingen om NSBs virksomhet. Etter Samferdselsdepartementets vurderinger er NSB-konsernets risiko når det gjelder Flytoget først og fremst knyttet til at konsernet står som eier i en oppbygningsfase med store årlige underskudd. Ved en evt. framtidig endring i organiseringen av Flytoget som avviker fra prinsippet om hva som er bedriftsøkonomisk lønnsomt, må det tas hensyn til de økonomiske konsekvensene for NSB-konsernet.

Samferdselsdepartementet er for øvrig av den oppfatning at risikoen knyttet til Flytoget isolert sett er mindre sammenlignet med NSBs øvrige togdrift bl.a. fordi selskapet har en 30-års avtale om prioritet på selve Gardermobanen. Som det ble vist til ovenfor begrenser dette risikoen knyttet til togmateriellet. Når det gjelder romertallsvedtaket ved behandlingen av St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999-2000) om at Flytoget skal ha en «stor grad av frihet og selvstendighet» innen NSB-konsernet, kan ikke dette etter Samferdselsdepartementets vurdering medføre at konsernstyret i praksis ikke har reell styring mht. utnytting av synergieffektene mellom selskapene innen konsernet. Departementet finner det på denne bakgrunn viktig å understreke at konsernstyret skal ivareta eierskapet i NSB-konsernet som sådan og at det er styrets ansvar å sikre optimal drift av hele NSB-konsernet, inkl. Flytoget.

Når det gjelder styrets forslag om å foreta en nærmere vurdering av å etablere et eget selskap for å ivareta den dieseldrevne persontrafikken på marginalstrekninger, mener Samferdselsdepartementet at dette er en lite interessant vurdering med dagens rammebetingelser for persontrafikk med tog. Etter departementets vurdering viser styrets virksomhetsplan at det fortsatt er knyttet stor risiko ved togdrift og at det er knyttet stordriftsfordeler til togvirksomheten. En oppdeling av persontrafikken i mindre selskaper antas derfor som lite lønnsomt.

Samferdselsdepartementet forutsetter at omstilling av NSB-konsernet skjer i forståelse med de ansattes organisasjoner. Som det ble vist til foran har departementet i Ot.prp. nr. 89 (2000-2001) fremmet forslag om endringer i enkelte elementer av særloven. I den forbindelse er også rettighetene til de ansatte innen særlovselskapet hvor dagens arbeidsoppgaver blir overført/utskilt i et aksjeselskap, hensyntatt.

6.3.2 Den økonomiske situasjonen og behovet for egenkapital

NSB er inne i en periode med en meget omfattende fornying av persontogmateriellet, med investeringer på nærmere 5 mrd. kroner i nye tog som leveres i perioden 1999-2002. Fornyingsprogrammet omfatter 16 nye krengende ekspress tog, 36 nye lokaltog, 6 nye krengetog til InterCity-trafikken på Øst-

foldbanen og 11 (med opsjon på ytterligere 4) nye dieselkrengetog til Nordlandsbanen, Rørosbanen og Raumabanen. De store investeringene innebærer et finansielt løft som betinger at selskapet har nødvendig soliditet, samtidig som økte renter og avskrivninger krever at NSB raskt oppnår en betydelig forbedring av kontantstrømmen fra driften.

Ved selskapsdannelsen i 1996 tilsa de daværende planene at NSB BA gjennom bedre markedstilpasning og en sterk grad av effektivisering skulle oppnå en økning i kontantstrømmen fra driften. Selv om trafikk og inntekter har økt på 90-tallet, og det er oppnådd en bedre effektivitet innen NSB BA, har selskapet hittil ikke oppnådd de planlagte overskudd. Ved utgangen av 2001 er det akkumulerte gapet mellom den faktiske og planlagte utviklingen, anslått til over 2 mrd. kr. Det er først og fremst på inntektssiden resultatene har uteblitt. Kostnader er stort sett blitt kuttet som planlagt bl.a. ved gjennomføringen av «Effekt 600».

Ettersom NSBs avskrivninger og renter vil øke med ca. 250 mill. kr fra 2000 til 2001, vil den planlagte forbedringen i kontantstrømmen fra driften ikke gi noen vesentlig resultatforbedring. Avskrivninger og renter vil øke ytterligere i 2002 med ca. 150 mill. kr.

Soliditeten i NSB-konsernet er gradvis redusert, og etter nedskrivninger av lokomotiver og vogner knyttet til vognlastvirksomheten (255 mill. kr) og kostnader knyttet til miljøforurensing (120 mill. kr), var egenkapitalandelen for NSB-konsernet pr. 31.12.00 redusert til 30,6 pst. og vil pr. 31.12.01 som nevnt foran komme ned på et nivå på ca. 25 pst. dersom det ikke gjennomføres ekstraordinære tiltak. Ved selskapsdannelsen var det lagt til grunn at NSB skulle kunne opprettholde en egenkapitalandel på ca. 40 pst. Det var imidlertid forutsatt at egenkapitalandelen i perioden med investeringer ville gå ned, men for så å bygge seg opp igjen til 40 pst. Med den lave kontantstrømmen som har vært for årene 1998-2000, samt trafikkutviklingen fra siste år, er det lite trolig at det vil være mulig å bygge opp egenkapitalen som forutsatt selv om trafikk tallene tar seg opp igjen og togproduksjonen blir som planlagt.

Ved etablering av NSBs første lån i det private lånemarkedet ble en minimum egenkapitalandel på 25 pst. innarbeidet som en av låneforutsetningene etter krav fra bankene. Uten innskudd av ny egenkapital i NSB om kort tid vil forutsetningene i låneavtalene bli brutt. Det betyr at NSB er helt på grensen til de krav som stilles til egenkapitalandel i den inngåtte låneavtalen, noe som vil kunne medføre økte finanskostnader.

Verdivurderingen viser at driften av fjerntogene er svært sensitivt for endringer i trafikk tallene og det er en forutsetning at NSB i løpet av kort tid får togene i full drift som planlagt. Analyser som er foretatt viser positive kontantstrømmer fra fjerntogene så lenge dagens avgiftsregime opprettholdes.

Ved utskilling av NSB Gods vil avgiftsbelastningen for persontrafikken bli vesentlig økt som følge av at morselskapet og persontransporten som ikke-avgiftspliktig virksomhet, mister fradragrettighetene som er knyttet til den avgiftspliktige godsvirksomheten. En slik endret merverdiavgiftstilpasning for persontrafikken vil spesielt slå uheldig ut for fjerntogene. NSB har gjennomført kontantstrømanalyser som viser en negativ kontantstrøm for fjerntogene med ny merverdiavgiftstilpasning, dvs. at framtidige driftsunderskudd vil tære på selskapets egenkapital. Dette innebærer at materiellets bokførte verdi ikke kan forsvares. Oppstår en slik situasjon vil NSB i tråd med regn-

skapslovens bestemmelser måtte foreta nedskriving av materiellets verdi og føre tapet som underskudd i resultatregnskapet. En slik situasjon er uheldig både med tanke på oppdekning av nedskrivningsbehovet og med tanke på evt. framtidige reinvesteringsbehov. For å unngå å komme i en situasjon der fjerntogmateriellet må nedskrives har styret derfor foreslått en endring av merverdiavgiftsreglene for persontogtrafikken slik at bokførte verdier kan forsvares. Alternativt foreslår styret at fjerntogene inngår som en del av ordningen med statlig kjøp av persontransporttjenester, noe som vil medføre et årlig økt kjøpsbehov fra statens side på om lag 80-100 mill. kr. NSB har vist til at ved uendrede rammebetingelser for fjerntogtrafikken etter utskilling av NSB Gods, kan salg av materiellet være den mest lønnsomme løsningen. Et salg av materiell kan innebære at nær sagt all fjerntogtrafikk i Norge blir innstilt.

En endring av avgiftsreglene for jernbanedrift i 2001 vil ikke være mulig og er i så måte ikke et reelt alternativ på kort sikt for å bedre vilkårene for fjerntogtrafikken. Videre mener Samferdselsdepartementet at en ordning der fjerntogene inngår i de årlige forhandlingene om statlig kjøp av persontransporttjenester, vil bryte med prinsippene som er lagt til grunn for persontransporten mellom de større byene i Sør-Norge der tog, fly og evt. ekspressbuss er ment å skape et mer konkurransebasert marked. Et salg av fjerntogmateriellet anser Samferdselsdepartementet som uaktuelt og vil bryte med opplegget i NTP 2002-2011 og de betydelige investeringene i krengetogtiltak som er gjennomført på disse banestrekningene de senere år.

For å gi nødvendig handlingsrom for NSB Gods og for å sikre fortsatt togdrift på fjerntogstrekningene i Sør-Norge, har Samferdselsdepartementet i vurderingen av egenkapitalbehovet for NSB-konsernet tatt høyde for økt avgiftsbelastning innen fjerntogvirksomheten og at det kan bli et behov for nedskriving av materiellets bokførte verdi på inntil 800 mill. kr. Analyser av nåverdien av framtidige kontantstrømmer viser også at en nedskriving av materiellet på om lag 800 mill. kr er mer lønnsomt samlet sett for staten enn å øke statens kjøp av persontransporttjenester med 80-100 mill. kr pr. år.

NSB har foretatt vurderinger av evt. salg av eiendeler for å bedre konsernets egenkapitalsituasjon. I dagens marked ligger anslått salgsverdi for både NSB Gods og Flytoget under bokført verdi. Et evt. salg av disse enhetene vil dermed ha negativ effekt på konsernets egenkapitalsituasjon.

I verdivurderingen av NSB-konsernet er (selskaps)verdien av konsernets driftsuavhengige eiendeler, dvs. ROM Eiendomsutvikling AS, anslått til 2,6 mrd. kr. Ved behandlingen av St.meld. nr. 19/Innst. S. nr. 138 (1998-99) ble det fra flertallet i Samferdselskomiteen advart mot at det kortsiktig selges driftsuavhengige eiendeler for å få til et overskudd i NSB. Egenkapitalsituasjonen generelt og framtidige utsikter for persontrafikken som følge av økt avgiftsbelastning, tilsier nå at NSB må realisere store deler av den merverdien som ligger i ROMs eiendomsportefølje. Det er imidlertid departementets vurdering at omfanget av og tidspunktene for salg nøye må vurderes opp mot behovet for å ha innflytelse på utviklingen av de jernbanenære eiendommene. Hva som etableres på disse eiendommene vil kunne være av stor betydning for framtidige inntekter i togdriften. Salget må utføres på en slik måte at verdiene på eiendommene gir størst mulig fortjeneste til NSB-konsernet samlet sett. ROMs eiendomsportefølje omfatter bl.a. eiendommer på sørsida av Oslo

S og som faller inn under byområdet Bjørvika. Delsalg av ROM endrer ikke på de prinsipper og føringer som ble lagt ved behandlingen av NTP 2002-2011 om at ny Ev 18 i området skal delfinansieres med bl.a. bidrag fra verdistigningen på berørte eiendommer som følge av denne utbyggingen.

Når det gjelder evt. salg av stasjonsområder til Jernbaneverket, vil dette være med å redusere selskapets balanse. Utover denne effekten kan ikke departementet se at dette er et tiltak av større økonomisk betydning for selskapet. Evt. skifte i eierskapet til disse stasjonsområdene vil dessuten få bevilgningsmessige konsekvenser over Jernbaneverkets budsjett som det ikke er tatt høyde for i planrammen i NTP 2002-2011. Dette er for øvrig et spørsmål Samferdselsdepartementet først vil kunne ta stilling til, og i tråd med komitemerknaden ved behandlingen av NTP 2002-2011, komme tilbake til Stortinget med når det foreligger et konkret forslag fra Jernbaneverket.

Samferdselsdepartementet er som eier av NSB innstilt på at selskapet skal ha en finansiell stilling som gir muligheter til å finansiere det nye materiellet på en best mulig måte og samtidig ha nødvendig handlefrihet til gjennomføre nødvendige omstillinger for på sikt å kunne generere egne inntekter for å tilfredsstille finansmarkedets krav til egenkapitalandel. Selv med realisering av en god del av de merverdiene som ligger ROM vil ikke NSB greie den snuoperasjonen styret har lagt opp til uten tilførsel av ny kapital.

På bakgrunn av ovennevnte legger Samferdselsdepartementet opp til at egenkapitalen i NSB-konsernet styrkes med 2 135 mill. kr. Det legges samtidig til grunn at statslånet på 2 135 mill. kr innfris 2.12.01. Sammen med effekten på 300 mill. kr av planlagte effektiviseringstiltak og delsalg av ROM vil konsernet etter departementets vurdering kunne ha en egenkapitalandel ved utgangen av 2005 på om lag 40 pst.

I forbindelse med vurderingen av behovet for ny innskuddskapital i NSB-konsernet har Samferdselsdepartementet engasjert en ekstern konsulent for kvalitetssikring av konsernets planer og behovet for egenkapital.

Det legges opp til at forslaget til vedtak om ny egenkapitaltilførsel til NSB-konsernet legges fram for Stortinget i forbindelse med RNB våren 2001.

6.3.3 Status for omorganiseringen av NSB Gardermobanen AS

Ved behandlingen av St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999-2000) Om NSB Gardermobanen AS og oppfølging av NOU 1999: 28 Gardermoprojektet. Evaluering av planlegging og gjennomføring, ble det fattet vedtak om at Jernbaneverket overtar NSB Gardermobanen AS' infrastruktur, mens togvirksomheten opprettholdes som eget aksjeselskap innen NSB-konsernet. I desember 2000 skiftet NSB Gardermobanen AS navn til Flytoget AS.

Det praktiske arbeidet med omorganiseringen av Flytoget AS har vært organisert som et prosjekt med egen styringsgruppe med representanter fra alle involverte parter, herunder Statens jernbanetilsyn og Samferdselsdepartementet. Omorganiseringsprosjektet har vært omfattende og har blitt organisert i 6 ulike arbeidsgrupper:

- a) Tilrettelegging for fysisk overføring av Gardermobanen (infrastrukturen), flytogterminalen ved Oslo lufthavn og vanninnfiltrasjonsanlegget i Romeriksporten til Jernbaneverket, herunder kompetansebehov og organisasjonsstruktur.

- b) Overføring av ansatte knyttet til Gardermobanen (infrastrukturen) til Jernbaneverket - personalmessige forhold.
- c) Forberede informasjon til berørte boligeiere på bl.a. Hellerud, Godlia og Ellingsrud om at ansvaret for garantierklæringen overføres fra Flytoget AS/ NSB BA til Jernbaneverket.
- d) Utarbeidelse av egen sportilgangsavtale for Gardermobanen mellom Jernbaneverket og operatørene med krav til oppfølging av drift og vedlikehold.
- e) Evt. spesialavtale mellom Jernbaneverket/NSB og Flytoget AS vedr. standarden på flytogterminalen ved Oslo lufthavn og Oslo S.
- f) Økonomiske forhold av teknisk art, herunder kartlegging av behovet for generalforsamlingsvedtak.

Styringsgruppen avsluttet arbeidet med selve omorganiseringen 19.02.01. Styringsgruppen vil imidlertid fortsette å møtes jevnlig for å følge opp det styringsopplegget som er etablert.

Ved tidspunktet for slutføringen av omorganiseringsprosjektet gjensto fortsatt den fysiske overføringen av Gardermobanen fra Flytoget til Jernbaneverket. Dette vil først skje når Jernbaneverkets overordnede sikkerhetsstyringssystem er klarert med Statens jernbanetilsyn. Dokumentasjon av det nye sikkerhetsstyringssystemet for Gardermobanen er gjort klart for oversendelse til Statens jernbanetilsyn. Inntil videre driftes Gardermobanen etter den tidligere tillatelsen utstedet til NSB Gardermobanen AS. Jernbaneverket er imidlertid økonomisk og juridisk ansvarlig for banen. Det er inngått en avtale mellom Jernbaneverket og Flytoget som gir Flytoget tilgang til nødvendige ressurser slik at driften tilfredsstiller den driftstillatelsen som i sin tid ble gitt til NSB Gardermobanen AS. Etter planen skal den fysiske overføringen av banen til Jernbaneverket skje innen 1. juli 2001.

For å gi motiver for både Jernbaneverket og operatørene for en mest mulig optimal og effektiv drift av banen er det utviklet et «bøte-system» som kommer til anvendelse ved evt. avvik i trafikken i forhold til fastsatt ruteplan. For å kunne gjennomføre dette opplegget har Jernbaneverket installert teknisk utstyr for måling av evt. avvik i den enkelte togavgangen. Systemet vil ikke bli tatt i bruk så lenge Flytoget fortsatt står som fysisk drifter av banen.

I henhold til behandlingen av St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999-2000) er Flytoget gitt en 30-års prioriteringsrett på Gardermobanen. Denne prioritetsretten er bokført i selskapets balanse til en verdi på 412 mill. kr. Av revisjonshensyn er denne rettigheten avtalefestet mellom Flytoget og Jernbaneverket.

6.4 Avkastnings- og utbyttepolitikken

6.4.1 Generelt

Ved behandlingen av St.meld. nr. 19/Innst. S. nr. 138 (1998-99) Om NSB BAs virksomhet, ble det lagt til grunn at staten skal benytte samme prinsipper for fastsettelse av krav til avkastning på sine kapitalinteresser i NSB som private investorer ville ha gjort.

Avkastnings- og utbyttepolitikken er et viktig styringsredskapet i den samlede eieroppfølgingen av NSB-konsernet. Avkastningskravet er uttrykk for et mål om framtidig verdiskapning i selskapet, mens utbyttet er den delen av avkastningen som eieren tar ut av selskapet.

Verdiøkningen for staten kommer til uttrykk både gjennom utbetalt utbytte og verdiøkning i selskapet. Samferdselsdepartementet vil søke å finne fram til en avkastning- og utbyttepolitikk overfor NSB som gjør at den totale verdiskapningen på lang sikt blir størst mulig.

6.4.2 Avkastningskravet

Avkastningskravet er eierens oppfatning av hvilken avkastning selskapet minimum bør ha på sin egenkapital for at lønnsomheten skal være tilfredsstillende. Ved behandlingen av St.meld. nr. 19/Innst. S. nr. 138 (1998-99) Om NSB BAs virksomhet, ble avkastningskravet for planperioden 1998-2001 satt til 6,8 pst etter skatt av konsernets bokførte egenkapital (ekskl. NSB Gardermobanen AS). Samferdselsdepartementet er av den oppfatning at dette kravet bør ligge fast slik at konsernets ledelse har stabile rammevilkår å forholde seg til.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999-2000) og fastsettelsen av åpningsbalansen til Flytoget ble det lagt til grunn en avkastning på egenkapitalen på 11,3 pst. etter skatt. Vektet med tidligere avkastningskrav overfor NSB-konsernet innebærer dette en nominell egenkapitalavkastning på 7,5 pst. etter skatt på investert kapital i et samlet NSB-konsern. Styret har vist til at konsernet i dag ikke er i stand til å imøtekomme dette kravet, men dersom omstillingen av selskapet lykkes, vil kravet kunne oppnås i løpet av to til tre år. For kommende periode må et hovedmål etter Samferdselsdepartementets oppfatning være å oppnå en avkastning som medfører en stabil og tilfredsstillende egenkapitalandel.

6.4.3 Krav til utbytte

Ved behandlingen av St.meld. nr. 19/Innst. S. nr. 138 (1998-99) Om NSB BAs virksomhet, ble det lagt til grunn at det ikke skulle tas ut utbytte fra selskapet i inneværende periode, men at evt. overskudd ble ført tilbake til selskapet til egenkapitalfinansiering av nyinvesteringer. Samferdselsdepartementet viste i den forbindelse til at NSB bør arbeide for å komme i en utbyttesituasjon så snart som mulig.

Som det her er redegjort for er det tvilsomt om NSB vil være i en situasjon hvor det kan betale utbytte de kommende årene - gitt de investeringer som gjennomføres, krav til egenkapitalandel og utvikling i lønnsomhet. Salg av eiendommer kan gi rom for å utbetale utbytte noe tidligere. Slik situasjonen nå framstår hvor persontrafikken i tillegg til sviktende trafikk tall og resultater vil måtte tilpasse seg en langt høyere avgiftsbelastning, finner ikke Samferdselsdepartementet det økonomisk forsvarlig å ta ut utbytte fra selskapet i kommende periode. Evt. overskudd må tilbakeføres konsernet til styrking av egenkapitalen og derigjennom sikre finansieringen av den nye materiellparken. Styrets overordnede mål må likevel fortsatt være å komme i en utbyttesituasjon så snart som mulig.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 11. mai 2001 om NSB BAs virksomhet 2001-2003 blir sendt Stortinget.

Vedlegg 1

Virksomhetsplan 2001-2005 for NSB BA (§ 10 - plan 2001)

1.1 Innledning

Styret i NSB BA legger med dette fram planen for NSB-konsernets virksomhet i henhold til § 10 i selskapets vedtekter. I planforslaget legger styret fram hovedlinjene til et nytt strategisk fundament for NSB der fokus er satt på å utvikle et selskap som kan lykkes i et marked preget av hard konkurranse.

Styret legger i planforslaget hovedvekt på å etablere et forretningsmessig grunnlag for NSB-konsernet gjennom tiltak for å bedre lønnsomhet, øke soliditet og redusere tapsrisiko. Samtidig foreslår styret endringer i en rekke rammebetingelser som er viktige for at NSB skal kunne lykkes med nødvendig omstilling og nå de overordnede målene for virksomheten. Med bakgrunn i den aktuelle økonomiske situasjonen for selskapet, har styret funnet det nødvendig å legge frem forslag overfor eier om refinansiering for å sikre et tilfredsstillende økonomisk fundament for videre utvikling og omstilling.

Det er styrets oppfatning at de tiltak som planlegges gjennomført er nødvendige for at NSB skal kunne tilby et sikkert, forutsigbart og attraktivt transporttilbud som kan bidra til at folks tillit til NSB gjenvinnes.

1.2 Sammendrag

Den økonomiske utviklingen i NSB har gjort det nødvendig med en full gjennomgang av bedriftens strategiske fundament. Den svake egenkapitalsituasjonen for selskapet, etter flere år med svake resultater og store investeringer sammen med tapsrisiko knyttet til Flytoget, fjerntogvirksomheten og NSB Gods, gjør det nødvendig for styret å iverksette strakstiltak for å unngå finansielle problemer i NSB.

NSBs styre legger stor vekt på at selskapet skal levere sikre tjenester med god regularitet og punktlighet. Dette er en forutsetning for å gjenreise tilliten til selskapet og for å oppnå den planlagte trafikkveksten. Holdningsskapende arbeid og videre utvikling av bedriftskulturen er viktige elementer i dette arbeidet.

De viktigste elementene i styrets plan for å utvikle en lønnsom virksomhet og gjenreise tilliten til selskapet er:

- NSBs hovedvirksomhet skal være persontransport med tog og buss, samt godstransport. Ledelsesmessig fokus og resultater skal styrkes gjennom konsentrasjon om persontrafikktilbudet, og en utvikling av godstransportvirksomheten sammen med internasjonale godsaktører.
- Styret bygger på at miljøeffektive, attraktive persontrafikktenester vil bli mer etterspurte, og at NSB som grunnlag for vekst bør satse på både tog og buss og dessuten utvide markedet til å omfatte Norden. Toget utgjør grunnstammen for NSB som et persontrafikkselskap, mens bussvirksomheten både tar del i veksten i et liberalisert ekspressbussmarked og skal utvikles for å ta ut synergier mot tog.

- For å oppnå lønnsomhet skal godsvirksomheten videreutvikles gjennom allianser og internasjonal satsing på kombinerte transporter (transport av containere, vekselrak og semihengere):
 - NSB Gods skilles ut og etableres som et eget aksjeselskap med internasjonale medeiere.
 - Ulønnsom vognlastvirksomhet bygges ned, mens lønnsomme kombinerte transporter utvikles videre.
- For å styrke lønnsomheten i NSB legger styret opp til at NSB gjennom bedre produkter med nye tog og gjennom merkevarebygging skal kunne oppnå en gjennomsnittlig trafikkvekst på 2% årlig i planperioden.
 - Merkevarestrategien bygger på forutsigbare produktmerker med tjenestetilbud tilpasset definerte kundebehov.
 - Kundene får et bedre togtilbud med høyere kvalitet og bedre komfort ved at nye tog settes i trafikk i år 2001 og 2002.
 - Fjerntogtilbudets kundegrunnlag søkes økt gjennom bedre tilpasning til reisebehov underveis, ved at stoppmønstre og tilbud til lokalmarkedene foreslås tatt inn som en del av avtalen om offentlig kjøp.
- NSB skal gjennomføre kostnadseffektivisering på 300 mill. kroner:
 - Alle deler av virksomheten gjennomgås med sikte på effektivisering.
 - Støttefunksjoner til hovedvirksomheten konkurranseutsettes der dette er hensiktsmessig.
 - Administrative funksjoner reduseres i omfang.
- NSB bedrer soliditeten og reduserer finansiell risiko gjennom salg av virksomhet:
 - Driftsuavhengige eiendommer selges helt eller delvis så raskt som mulig uten tap i forhold til verdianslag.
 - Stasjoner søkes solgt til Jernbaneverket.
 - Styret anmoder staten om å ta et direkte eierskap til Flytoget AS. Der staten ikke ønsker en slik løsning, ber styret om snarlig avklaring av det langsiktige eierskapet for Flytoget AS.
- For å opprettholde en finansiell handlefrihet anmoder styret eier om å konvertere selskapets lån fra staten på 2.135 mill.kr. til egenkapital.
- Styret legger til grunn at NSB gis rammebetingelser på linje med konkurrentene, for å gjøre det mulig å utvikle NSB til et konkurransedyktig og lønnsomt selskap:
 - Utvikle en tidsmessig infrastruktur - prioritering og satsing der det er trafikkgrunnlag.
 - Avgiftsløsninger som sikrer like konkurransevilkår som flyselskapene og som gir grunnlag for omstilling.
 - Offentlig kjøp - utvikle en avtaleform som gir incentiver og reduserer risiko, med betaling for et regionalt fjerntogtilbud og for investering i merkevarebygging.

Styret i NSB har trukket opp mål som grunnlag for styringen av virksomheten. Det er i den forbindelse lagt vekt på å realisere eiers avkastningskrav, selskapets behov for tillit og kundenes forventninger om en basiskvalitet der bl.a. sikkerhet, forutsigbarhet og informasjon er tilfredsstillende.

1.3 NSBs nåsituasjon

1.3.1 NSBs situasjon m.h.t. til trafikksikkerhet og omdømme

Togulykkene ved Åsta og Lillestrøm, akselbruddet på krengetoget, utskiftninger i NSBs ledelse og styre samt driftsproblemer og innstillinger knyttet til planleggingssvikt og mangel på lokomotivførere sommeren og høsten 2000, har bidratt til en svært negativ mediafokus og en dramatisk svekkelse av folks tillit til NSB.

Ulykkene og driftsproblemene er medvirkende til at NSB i år 2000 har en betydelig trafikknedgang. Trafikksvikten har primært rammet ferie- og fritidsmarkedet, mens pendlere og andre faste kunder i mindre grad har endret sitt reisemønster.

Ulykkene har skapt et forsterket fokus på trafikksikkerhet i NSB, og det gjennomføres en omfattende mobilisering knyttet til trafikksikkerhet i hele organisasjonen for å kunne gjenvinne togets posisjon som det trygge reisealternativet.

Driftsproblemene i NSB i år 2000 har for en stor del sammenheng med høy kapasitetsutnyttelse på deler av infrastrukturen samt ressursknapphet etter den betydelige økningen i togtilbudet som ble gjennomført i Østlandsområdet i løpet av 1999. Tilbudsøkningen ble gjennomført for å utnytte den økte kapasiteten i infrastrukturen ved to nye spor til Gardermoen.

NSBs ledelse har høsten 2000 prioritert tiltak for å sikre et stabilt togtilbud og unngå problemer knyttet til regularitet og punktlighet. Selskapet har i den forbindelse gjennomført en mindre reduksjon i togtilbudet for å tilpasse produksjonen til tilgjengelige ressurser. Dette har lagt grunnlaget for god regularitet og bedre punktlighet mot slutten av året, men fortsatt er situasjonen at den togproduksjonen NSB gjennomfører ligger opp mot de kapasitetsgrensene som infrastrukturen, togmateriellet og personaressursene tillater.

1.3.2 Økonomiske resultater i 2000

I år 2000 viste NSB-konsernet et årsunderskudd (etter skattekostnad) på 325 millioner kroner og et driftsresultat på - 304 mill. kroner. Driftsresultatet ble svekket med 324 millioner kroner sammenlignet med 1999.

Driftsresultatet for konsernets persontogtrafikk viste i år 2000 et underskudd på 87 millioner kroner, hvorav Flytogets andel av driftsunderskuddet utgjorde 83 millioner kroner. Lønnsomheten har blitt vesentlig svekket etter at produksjonen på Østlandet i 1999 ble økt med omkring 20%. Produksjonsøkningen har gitt lavere inntektsvekst og høyere ressursbehov og kostnader enn forutsatt. Dette har gitt svake resultater fra persontrafikk med offentlig kjøp, ettersom avtalen forhandles forskuddsvis, og gir NSB risikoen for avvik. For kommersiell virksomhet har problemene med de nye kregende ekspressstogene gitt inntektstap som følge av redusert tilbudt setekapasitet, svikt i regularitet og punktlighet samt høyere produksjons- og avvikskostnader. I tillegg har omfattende infrastrukturarbeider, Åsta-ulykken og Lillestrøm-ulykken påvirket trafikk tallene.

Godstogtrafikken viste et driftsunderskudd i år 2000 på 321 millioner kroner. Det negative resultatet skyldtes hovedsakelig omstilling og nedskrivning av lokomotiver og vogner på grunn av overgang fra tradisjonell vognlast til

kombinerte transporter. Totalomsetningen for 2000 ble på 1.271 millioner kroner mot 1.323 millioner kroner i 1999.

Eiendomsvirksomheten hadde i 2000 et driftsoverskudd på 37 millioner kroner mot 202 millioner kroner i 1999. Reduksjonen skyldes i hovedsak store miljøavsetninger knyttet til tidligere utslipp av kreosot og andre miljøgifter på NSBs eiendommer. Det positive driftsoverskuddet er relatert til salg av eiendom i ROM Eiendomsutvikling AS. De største investeringene i 2000 var videreutvikling/ombygging av Oslo S for å øke tilgjengelighet, kundevennlighet og lønnsomhet samt kjøp av terminaler fra Flytoget AS.

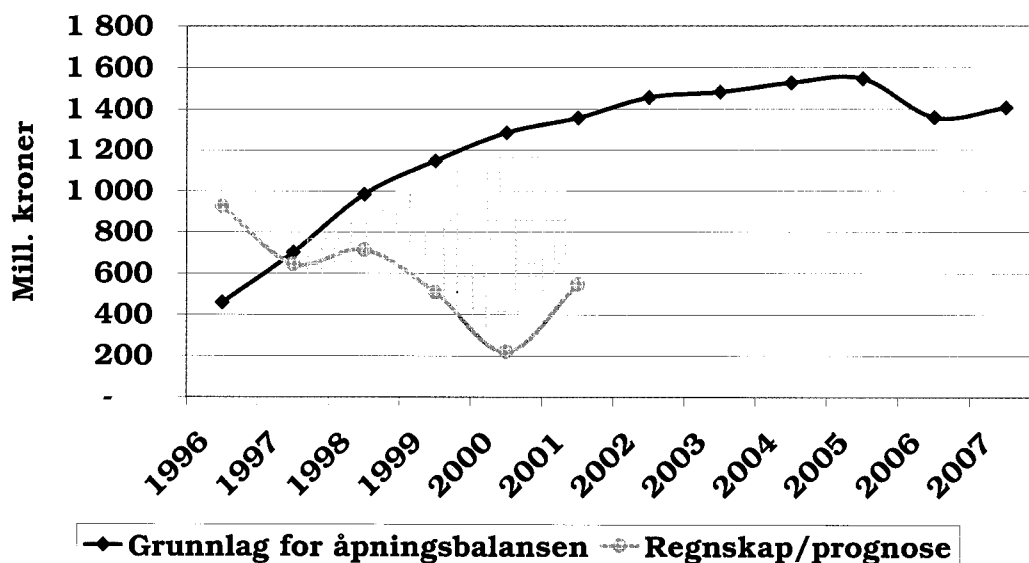
Biltrafikkvirksomheten viste et driftsresultat i 2000 på 78 millioner kroner mot 42 millioner kroner i 1999. Resultatet i 2000 inkluderte gevinster ved salg av lastebilvirksomheten. Knappe marginer i avtalene med fylkeskommunene gir små muligheter for å møte økte driftskostnader. Høy dieselpriis og mye overtidbruk som følge av generell arbeidskraftmangel har gitt svekkede marginer.

1.3.3 NSBs økonomiske situasjon og utvikling

NSB er inne i en periode med en omfattende fornying av persontogmateriellet, med investeringer på nærmere 5 mrd. kroner i tog som leveres i perioden 1999-2002. Fornyingsprogrammet omfatter 16 krengende ekspresstog, 36 lokaltog, 6 krengetog til InterCitytrafikken på Østfoldbanen og 15 dieselkrengetog til Nordlandsbanen, Rørosbanen og Raumabanen.

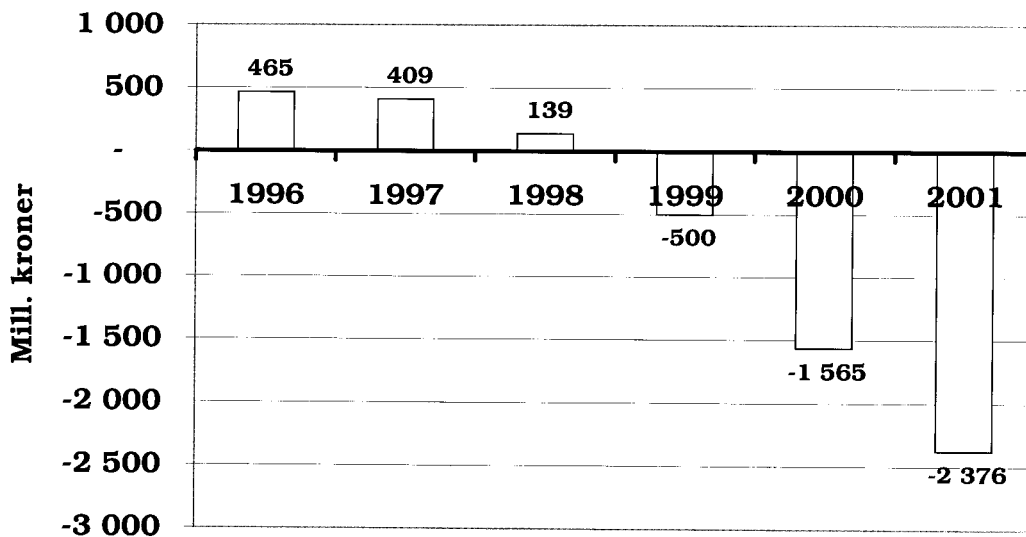
De store investeringene innebærer et finansielt løft for selskapet, samtidig som økte renter og avskrivninger krever at NSB raskt oppnår en betydelig forbedring av kontantstrømmen fra driften. Ved selskapsdannelsen i 1996 tilsa planene at NSB BA gjennom bedre markedstilpasning og en sterk grad av effektivisering skulle oppnå en økning i kontantstrømmen fra driften. Selv om trafikk og inntekter har økt betydelig på 90-tallet, og det er oppnådd en bedre effektivitet innen NSB BA, har selskapet hittil ikke oppnådd de planlagte effektene. Som figur 1.1 viser, har utviklingen i stedet vært en årlig svekkelse av kontantstrømmen fra driften. Akkumulert vil gapet mellom den faktiske og planlagte utviklingen ved utgangen av år 2001 beløpe seg til over 2 mrd. kroner, og da inngår gevinster ved NSBs salg av aksjer i Narvesen ASA i 1996/97.

Utvikling i kontantstrøm fra driften NSB BA



Figur 1.1

Akkumulert avvik i kontantstrøm fra driften



Figur 1.2

Det er lagt planer for 2001 med sikte på en betydelig forbedring i kontantstrømmen fra driften. En viktig forutsetning er at staten oppfyller inngått midlertidig avtale om offentlig kjøp for 2001. Denne tilsier at staten ved fastsettelsen av omfanget av offentlig kjøp skal ta utgangspunkt i det kostnadsnivået NSB har ved den avtalte produksjonen, og at rammen for offentlig kjøp må økes til omlag 1,2 mrd. kroner i 2001.

Fordi NSBs avskrivninger og renter vil øke med ca. 250 mill. kroner fra 2000 til 2001, vil den planlagte forbedringen i kontantstrømmen fra driften ikke gi noen vesentlig resultatforbedring. Avskrivninger og renter vil øke ytterligere i 2002 med ca. 200 mill. kroner.

Soliditeten i NSB-konsernet er gradvis redusert. Etter nedskrivninger av lokomotiver og vogner knyttet til vognlastvirksomheten og miljøkostnader knyttet til forurensing, er egenkapitalandelen for NSB-konsernet pr 31.12.00 redusert til 31% og vil i løpet av 2001 komme ned på et nivå på ca. 25% dersom ekstraordinære tiltak ikke treffes. Ved selskapsdannelsen ble det lagt til grunn at NSB skulle kunne opprettholde en egenkapitalandel på ca. 40%.

Det er et krav i selskapets nåværende låneavtaler at egenkapitalandelen skal være minimum 25%. Styret har derfor lagt opp til at det raskt iverksettes tiltak for å unngå en situasjon som bryter dette kravet. Det er i kapittel 7 redegjort for styrets plan for å sikre NSB en tilfredsstillende egenkapitalsituasjon.

Det er avgjørende for tilliten til NSB i finansmarkedet at selskapet kan opprettholde et økonomisk fundament som gir muligheter for langsiktig planlegging, sikrer gunstig finansiering og handlefrihet også på kort sikt. Uten dette fundamentet er faren stor for at selskapet må velge suboptimale løsninger på kort sikt fremfor å sikre at de langsiktige verdiene i selskapet blir ivarettatt.

1.3.4 Effektivitet og lønnsomhet

DnB Markets har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet i år 2000 gjennomført en verdivurdering av NSB-konsernet, og har der anslått verdien av egenkapitalen til 8,7 mrd. kroner. Ettersom driftsproblemene og trafikksvikten i år 2000 tiltok utover sommeren og høsten, er det mulig at man har overvurdert verdiene i NSB. Verdivurderingen tilsier at NSB siden selskapsdannelsen har klart å utvikle verdiene i selskapet. Dette er hittil i liten grad synliggjort i NSBs regnskaper. En stor del av den verdiutviklingen som har skjedd knytter seg utvikling av NSBs eiendomsportefølje, primært utvikling av driftsuavhengige eiendommer. Verdiutviklingen av NSBs eiendomsportefølje er et langsiktig arbeid, og det er usikkerhet knyttet til muligheten til å realisere de samme verdiene ved å selge eiendommer som ikke er utviklet.

I forbindelse med behandlingen av selskapets forrige § 10-plan, fastsatte Stortinget et krav på 6,8% i nominell egenkapitalavkastning etter skatt i NSB-konsernet. Avkastningskravet ble satt til NSB-konsernet ekskl. NSB Gardermobanen AS. Dagens økonomiske situasjon og utvikling i NSB gjør at det fastsatte avkastningskravet ikke er innen rekkevidde uten at det blir foretatt gjennomgripende endringer i så vel selskapsinterne forhold som i rammebetingelsene. Styret har i den forbindelse lagt opp til økt markedstilpasning og effektivisering, tiltak for å sikre selskapet en gunstig kapitalstruktur samt tiltak for å sikre tilfredsstillende rammebetingelser for virksomheten.

Det er vanskelig å vurdere NSBs effektivitet i forhold til andre selskap, ettersom det er få selskap som har en sammenlignbar drift med tilsvarende rammebetingelser. De studier som er foretatt antyder at NSB har relativt høye kostnader knyttet til togmateriell (små serier i anskaffelse og vedlikehold), salgs- og distribusjon og administrative funksjoner. Samtidig ligger andelen offentlig kjøp på et lavt nivå i Norge i forhold til de fleste andre land.

1.3.5 NSBs kostnads- og markedsmessige utfordringer i persontrafikken

Problemstillingene knyttet til persontrafikkvirksomheten er svært ulike for kommersielle tog og tog innenfor offentlig kjøp-området, ettersom NSB når det gjelder offentlig kjøp ikke kun tilpasser seg behovet i markedet, men også de samfunnsmessige behovene som ivaretas gjennom avtalene om offentlig kjøp. Innenfor offentlig kjøp er det derfor behov for forutsigbare avtaler.

NSBs kommersielle fjerntogvirksomhet hadde allerede før problemene med nye tog et lønnsomhetsproblem, særlig knyttet til Sørlandsbanen og natttogene. I år 2000 er lønnsomheten ytterligere svekket gjennom en betydelig

trafikk- og inntektssvikt, store avviskostnader pga. manglene ved de nye togene samt økte renter og avskrivninger knyttet til de store investeringene. Det er fra NSBs side reist krav overfor togleverandøren i.h.t. kontrakt.

De analyser som er foretatt, viser at NSB, selv etter at problemene med de nye togene er utbedret, ikke vil oppnå lønnsomhet med det tidligere planlagte fjerntogtilbudet. Dette har dels sammenheng med store variasjoner i trafikk over uken og dels hard konkurranse.

Regjeringen tillyser i Nasjonal Transportplan en ytterligere skjerpet konkurranse mellom tog og ekspressbuss og for å møte denne legger NSB opp til å utnytte de konkurransefortrinn som toget har når det gjelder faktorer som reisetid, komfort, arealeffektivitet, sikkerhet og miljø. Togets hemmes imidlertid av en infrastruktur som er langt dårligere enn konkurrentenes.

Persontrafikken med tog og buss er sterkt preget av trafikktopper morgen og ettermiddag for arbeidsreisende/pendlere/skoleelever og helgetrafikk i ferie og fritidsmarkedet. Dette bidrar til høye kapasitetskostnader. Ved fornyingen av togmateriellet har NSB de senere år satset på å tilby økt frekvens og kortere reisetider gjennom satsing på korte motorvogntog med gode hastighetsegenskaper. Ettersom togvirksomhet er svært kapitalkrevende, medfører det høye kostnader når togkapasitet tilpasses endringer i trafikkstrømmene over dagen og uka.

1.3.6 NSBs økonomiske og markedsmessige utfordringer i godsvirksomheten

NSBs godsvirksomhet er forutsatt drevet kommersielt, og det er de senere år gjennomført omfattende tiltak for å oppnå lønnsomhet. Bemanningen innen godsvirksomheten er i den forbindelse redusert med 200-300 ansatte de tre siste årene. Hittil har NSB ikke lyktes med å skape en lønnsom godsvirksomhet. Situasjonen er tilsvarende for godstransport på jernbane over hele Europa.

Gjennom omfattende effektivisering de senere årene, har NSB Gods utviklet seg fra en situasjon med store tap til en situasjon der overskudd har vært innen rekkevidde.

Vognlastproduksjonen er kostnadskrevende, og det har derfor vært en overgang til mer effektive kombinerte transporter. Denne utviklingen henger sammen med næringsutviklingen i Norge. NSB har hatt suksess med utvikling av togopplegg for kombinerte transporter på lengre avstander der det er et tilstrekkelig markedsgrunnlag.

1.4 Utviklingen i NSBs omgivelser

1.4.1 Viktige drivkrefter for fremtidig utvikling av reise- og transportbehov

I et langsiktig perspektiv er det krefter som drar i positiv retning for kollektivtrafikken generelt og for jernbanen spesielt. Det er befolkningstilvekst i de sentrale områdene der jernbanen allerede er tilstede. Lokalisering av arbeidsplasser og bosetting er med på å understøtte utviklingen i disse områdene. Det er samtidig en økende erkjennelse av at det kreves kraftige tiltak for å redusere utslipp av gasser som påvirker klimaet. Særlig rundt de større byene

gjør støy og trengsel det nødvendig med en utvikling av kollektivtrafikken og spesielt jernbane for å møte den forventede trafikkveksten. Dette er intensjonen med Oslopakke 2, der man ønsker at veksten skal komme på de kollektive transportmidlene.

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 konsumvarer.

Liberaliseringen av transportmarkedene har åpnet for at nye aktører har etablert seg både i internasjonale og i lokale innenlandske markeder. Sverige og Storbritannia har gått lengst i denne utviklingen. Det har også vært en framvekst av selskaper som driver både buss- og togtilbud, og i enkelte tilfeller også flytilbud samt annen virksomhet.

Arbeidsmarkedet i Norge forventes å forbli meget stramt som følge av en høy økonomisk vekst. Samtidig vil en stadig mindre andel av befolkningen være i yrkesaktiv alder, og eldrebølgen vil kreve flere inn i omsorgsykker. Evnen til å tiltrekke seg interessante fag- og ressurspersoner vil bli avgjørende for hvordan bedriftene vil lykkes i fremtiden.

Den analysen som er gjort av NSBs omgivelser har konkludert med at NSB bør planlegge ut fra følgende forutsetninger:

- Befolkningsveksten og tilflytting vil gi økt transportbehov i og omkring de større byene.
- Norge vil ha en høy økonomisk vekst, men begrenset tilgang på arbeidskraft.
- Kamp om offentlige bevilgninger, bl.a. til helse og omsorg vil medføre press på øvrige offentlige bevilgninger, bl.a. rammer til infrastruktur og offentlig kjøp av persontrafikktenester.
- Lang planhorisont og dårligere standard og kapasitet på infrastrukturen enn for konkurrentene (veg og fly) begrenser mulighetene de nærmeste årene for vesentlig økt trafikk med jernbane.

I EU er det en trend i retning av å liberalisere persontransportmarkedet slik at det blir større grad av konkurranse mellom transportmidler og om transportoppgaver (anbud). I tillegg er det en tendens til at kollektivtransport, som hittil i stor grad har skjedd i offentlig regi, blir privatisert og at det oppstår store internasjonale aktører. Begge disse forhold vil kunne få stor betydning for NSB. Det er usikkerhet knyttet til om og i hvilket tempo en slik utvikling vil skje i Norge, ettersom jernbanen i Norge betjener et lite marked og har en begrenset kapasitet (hovedsakelig enkeltspor).

Avhengig av den fremtidige utviklingen m.h.t. liberalisering og privatisering, vil NSB i de kommende år kunne stå overfor situasjoner som er helt annerledes enn i dag. Styret i NSB har derfor lagt betydelig vekt på å komme fram til et strategisk fundament for virksomheten som er mest mulig robust i forhold til de ulike fremtidssituasjonene NSB som selskap kan komme til å stå overfor.

1.4.2 Spesielt om utviklingen i persontrafikkmarkedet

Transportbransjen er preget av hard konkurranse og små fortjenestemarginer. De siste årene har offentlige oppgaver blitt stadig mer konkurranseutsatt, en utvikling som forventes å fortsette. I de andre nordiske landene er ramme-

verket for konkurranse på og om sporet langt på vei på plass i lovgivning og forskrifter. Det har vært en liberalisering både innen luftfarten og for ekspressbusskonsesjoner de siste årene. I Nasjonal Transportplan tillyser Regjeringen en mer liberal løyvepolitikk knyttet til ekspressbusser i konkurranse med tog.

Det har på 90-tallet vært en betydelig vekst i lokaltrafikken med tog. Også innenfor InterCityområdet har veksten vært høy, særlig etter etablering av timesfrekvens. Det forventes at den fremtidige trafikkveksten i persontrafikkmarkedet vil være sterkest i det sentrale Østlandsområdet og rundt de store byene. Miljø- og køproblemene vil også i fremtiden være størst i disse områdene, noe som tilsier at det må satses på et godt utviklet kollektivtilbud. Et viktig virkemiddel vil derfor fortsatt være ordningen med statlig kjøp av persontrafikktenester som det ellers ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt å tilby.

Det er etablert flere ekspressbussruter som delvis kjører parallelt med toget. Erfaringene er at det er en betydelig konkurranseflate mellom disse transportmidlene. Dette stiller krav til effektivisering og utvikling av NSBs togprodukter. På strekninger med offentlig kjøp vil en slik liberalisering kunne føre til økte kostnader for staten gjennom offentlig kjøp, evt. et redusert togtilbud. Konkurransen blant rutebilselskapene øker ved at stadig flere ruter legges ut på anbud. Dette stiller store krav til effektivitet i produksjonen.

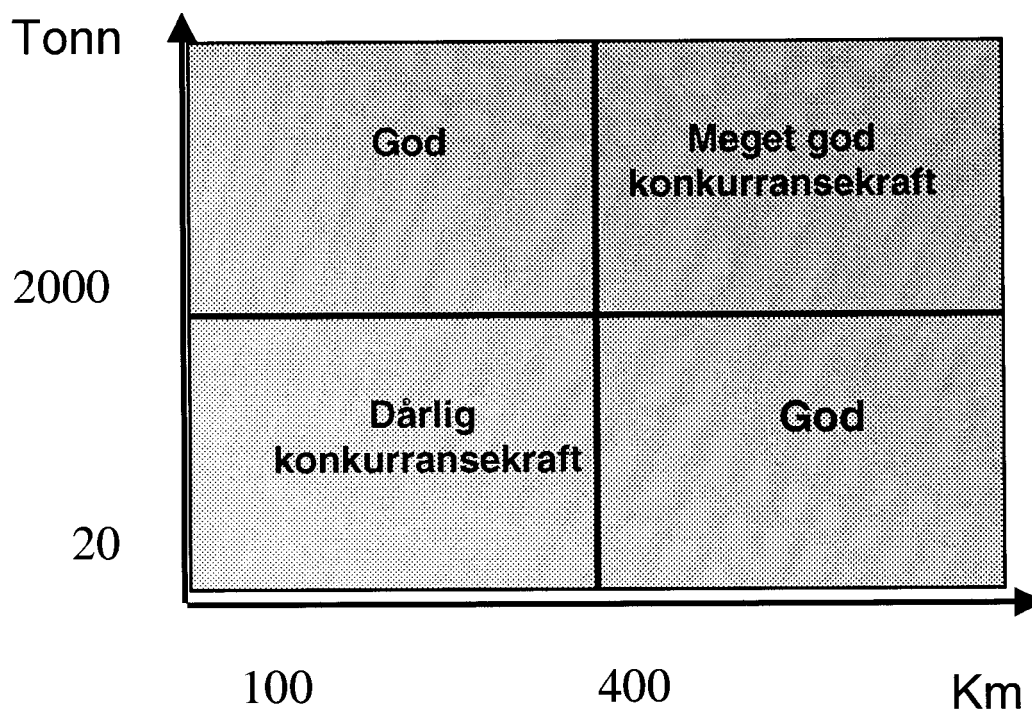
1.4.3 Spesielt om utviklingen i godstransportmarkedet

Godstransport på jernbane har sin største konkurransekraft i transportkorridorer med store mengder og lange avstander. Dette illustreres ved at NSB Gods andel av totalmarkedet er ca. 9 % ¹⁾, mens markedsandelen på hovedstrekningene er betydelig større ²⁾:

Oslo - Trondheim	29%
Oslo - Bergen	27%
Oslo - Stavanger	25%
Oslo - Nord-Norge	49%

¹⁾ Iflg. NSB Statistikkontor og SSB, ukens statistikk nr. 23/98

²⁾ TØI 149/1992 justert til 1997 mengder.



Figur 1.3 Relativ konkurransekraft for gods på jernbane i forhold til lastebil

Det forventes at konkurransen i transportmarkedet vil øke ytterligere gjennom at nye aktører kommer inn i markedet, og at de store aktørene i Norge inngår i internasjonale transportkonserner.

1.5 NSBs nye strategiske retning

1.5.1 Hovedretningen

NSBs styre har lagt vekt på at ledelsesmessig fokus og resultater vil kunne styrkes gjennom konsentrasjon om persontrafikk som hovedsatsingsområde, samt godstransport. En lønnsom godsvirksomhet utvikles i allianse med internasjonale aktører, mens eiendomsvirksomheten i hovedsak utvikles med sikte på salg/nedsalg.

For å legge grunnlaget for lønnsomhet må virksomhet som er nødvendige som støttefunksjoner for hovedvirksomheten effektiviseres, for å oppnå lavest mulige kostnader og en forutsigbar kvalitet. Virkemidler for å effektivisere slike støttefunksjoner vil være konkurranseutsetting og outsourcing i styrte prosesser. NSBs kostnader må over tid gjøres mer variable gjennom å utnytte eksisterende markeder eller bidra til å utvikle markeder der slike finnes i Norge.

1.5.2 Persontrafikkvirksomheten er hovedsatsingsområdet

Strategien bygger på at miljøeffektive, attraktive persontrafikkprodukter vil få økt etterspørsel, og at NSB satser på både tog og buss i Norden. Toget utgjør grunnstammen, mens bussvirksomheten både tar del i veksten i et liberalisert ekspressbussmarked og utvikles for å ta ut synergier mot tog. I en fremtidig situasjon der markedet liberaliseres og det blir anbud på togtrafikk i Norge,

vil det være aktuelt å vurdere om allianser med internasjonale aktører er hensiktsmessig.

På markedssiden vil NSB gjennom å satse på tog og buss kunne bidra med å utvikle kollektivløsninger som er godt tilpasset kundenes behov. Samtidig vil NSB gjennom utnyttelse av togets og bussens fortrinn kunne foreslå løsninger som er mer effektive og gir et redusert behov for offentlig kjøp.

Hovedstrategien for NSB vil ut fra dette være å utvikle persontrafikkprodukter med tog og buss med tanke på økt omsetning i eksisterende markeder og utvidelse til nye. NSB vil i den forbindelse vurdere ulike former for allianser. Det innebærer at NSB for å lykkes må ha frihet til å kunne gå i allianse med andre selskaper.

De forretningsmessige holdningene hos ledere og medarbeidere i NSB må videreutvikles for at NSB skal kunne lykkes i en skjerpet konkurransesituasjon. Sunne forretningsmessige holdninger i NSB betinger også at en i større grad rendyrker og skiller den eiermessige styringen av virksomheten fra den samferdselspolitiske styringen gjennom avtalen om offentlig kjøp av tjenester. Gjennom restrukturering av virksomheten og gjennom å bidra til en styrt liberalisering av markedet, vil det være mulig å få raskere resultater på dette området.

I en fremtidig situasjon der markedet liberaliseres, vil NSB vurdere allianser med internasjonale aktører. Det er styrets oppfatning at NSB for å ha grunnlag for vekst også innenfor persontogvirksomheten vil vurdere å utvide sin aktivitet geografisk og til andre deler av kollektivtrafikken. Styret vil legge vekt på at NSB i større grad enn tidligere driver aktiv forretningsutvikling for å skape nye lønnsomme løsninger.

Utvidelser av forretningsvirksomheten i forhold til dagens geografiske områder eller produkter må foregå ved å utnytte kjernekompetansen på nye produkter og i nye markeder. Jernbanekompetansen i NSB og kompetansen fra anbudsprosesser i bussvirksomheten kan utnyttes i anbudssituasjoner også utenfor Norge.

1.5.3 Utvikle en lønnsom godsvirksomhet i internasjonal allianse

NSB Gods har lenge arbeidet med å få til en internasjonal allianseløsning basert på videreutvikling av kombinerte transport. Videreføring av denne prosessen krever at NSB Gods skilles ut og etableres som et eget aksjeselskap med nye allianseparter på eiersiden.

En viktig forutsetning for at NSB skal lykkes med en vellykket utskilling av godsvirksomheten, er at NSB får til en løsning på avgiftsproblematikken, som ellers vil slå ut med en betydelig årlig negativ resultateffekt.

1.5.4 Salg/nedsalg av NSBs eiendomsvirksomhet

Eiendomsvirksomheten utgjør en stor del av verdiene i NSB-konsernet, og fremstår regnskapsmessig som en betydelig reserve. I forhold til de verdianslag som er foretatt er det en betydelig positiv usikkerhet. DnB Markets har anslått (selskaps)verdien av eiendomsvirksomheten til 4,3 mrd. kroner.

Det er utarbeidet strategier for eiendomsvirksomheten der denne i hovedsak utvikles eksternt og i et langsiktig perspektiv. Med bakgrunn i NSBs finansielle situasjon har imidlertid styret funnet det nødvendig å gjennomføre raskt

salg av driftsuavhengige eiendommer. I tillegg arbeider NSB sammen med Jernbaneverket med sikte på en overdragelse av stasjoner fra NSB til Jernbaneverket.

1.5.5 Mål knyttet til utvikling av et lønnsomt NSB

Styret i NSB har trukket opp mål som grunnlag for styringen av virksomheten. Det er i den forbindelse lagt vekt på å realisere eiers avkastningskrav, selskaps behov for tillit og kundenes forventninger om en basiskvalitet der bl.a. sikkerhet, forutsigbarhet og informasjon er tilfredsstillende. Dette har resultert i følgende overordnede mål for NSB:

- Økonomi: Avkastning på 8,5% på anvendt kapital
- Medarbeider: Blant de 10 mest attraktive arbeidsgivere i Norge
- Kunde: Blant de 10 beste på MMIs årlige profilmåling
- Trafikksikkerhet og miljø: Ingen skade på mennesker eller miljø

1.6 NSBs tiltak for å sikre en positiv økonomisk utvikling

1.6.1 Hovedlinjene i NSBs plan for bedret lønnsomhet

Styret i NSB konstaterer at NSB i dag står overfor betydelige tap knyttet til godsvirksomheten, fjerntogtilbudet og Flytoget, samtidig som det er betydelig risiko knyttet til å oppnå en rask forbedring av lønnsomheten i disse produktområdene. Styret har i denne planen lagt avgjørende vekt på tiltak for å oppnå en tilfredsstillende lønnsomhet, nødvendig soliditet og begrensning av selskapets tapsrisiko.

NSBs styre legger stor vekt på at selskapet skal levere sikre tjenester med god regularitet og punktlighet. Dette er en forutsetning for å gjenreise tilliten til selskapet og for å oppnå den planlagte trafikkveksten. Holdningsskapende arbeid og videre utvikling av bedriftskulturen er viktige elementer i dette arbeidet.

Planen bygger på følgende tiltak:

- Videreutvikling av et lønnsomt persontrafikktilbud gjennom:
 - Merkevarebygging, produktutvikling, fornying og andre tiltak med sikte på å oppnå høyere inntekter og 2% årlig vekst i persontrafikken.
 - Kostnadseffektivisering med sikte på å redusere NSBs kostnader med 300 mill. kroner innen 2003, bl.a. gjennom konkurranseutsetting av støttefunksjoner.
 - Initiativ for å oppnå rammebetingelser på linje med konkurrentene.
- Videreutvikling av en lønnsom bussvirksomhet.
- Utvikling av en lønnsom godsvirksomhet i allianse med internasjonale aktører.
- Salg av Flytoget AS til Staten for å redusere NSBs risiko og usikkerhet.
- Raskt salg av driftsuavhengige eiendommer for å bedre NSBs kapitalsituasjon.

1.6.2 Utvikling av NSBs persontogvirksomhet

Merkevarebygging som hovedstrategi for kundeorientering i persontrafikken

NSB valgte i 1998 merkevarebygging som hovedstrategi for å differensiere persontogtilbudet i forhold til kundenes ønsker og behov og for å oppnå økt forutsigbarhet og merverdi for kundene. Som følge av en serie uheldige omstendigheter i 2000 har merkevareprosessen stoppet opp, men styret mener at det er viktig at merkevareprosessen fullføres og at alt materiell i noen grad til passes de ulike konseptene for å tydeliggjøre tilbudene.

NSBs merkevarestrategi er utviklet med basis i omfattende undersøkelser blant NSBs kunder for å kunne gi et godt og forutsigbart tilbud. Kundene har ulike preferanser avhengig av tiden de tilbringer om bord i toget. Kundene stiller andre krav til service og komfort på lange reiser i forhold til på korte reiser f. eks. i lokaltrafikken.

NSBs 3 fremtidige produktmerker er:

- Puls - tilpasset kunder som reiser mindre enn i 45 minutter
- Agenda - tilpasset kunder som foretar reiser på fra 45 minutter og opptil 3 timer.
- Signatur - tilpasset kunder som reiser i mer enn 3 timer.

Dersom staten som eier beslutter at Flytoget skal videreføres med NSB som eier, vil Flytoget være det fjerde produktmerket. Dette skal da også støtte avsenderen NSB.

Utvikling av offentlig kjøp-produkter

Hovedutfordringen innenfor offentlig kjøp produktene er å opprettholde konkurranseevne gjennom å levere en tilfredsstillende kvalitet for staten som kjøper og for brukerne.

Ved utvikling av produkter og produktmerker innenfor dette området, er det en risiko for at selve merkevaren ikke vil bli tillagt vekt i form av adgang til å ta ut høyere priser eller økt betalingsvilje fra staten. Derfor kan ikke NSB legge vesentlige ressurser i merkebygging innenfor dette området uten at dette skjer med bakgrunn i en langsiktig avtale med staten. Fokus på basisfaktorene i en merkevaretenkning er imidlertid minst like viktig for disse produktene som for kommersielle produkter.

Utviklingen av lokaltog og mellomdistansetog anses å være de viktigste satsingsområdene for NSB. Det kan være aktuelt både å utvikle løsninger i samarbeid/allianse med busselskaper og/eller fylkeskommuner eller i allianse med en internasjonal aktør.

En utfordring for NSB er å utvikle kostnadseffektive og markedsorienterte løsninger for trafikksvake strekninger.

Det legges i Nasjonal transportplan opp til en ytterligere oppmyking av ekspressbusskonsesjonene, og spørsmål knyttet til anbudsutsetting av deler av offentlig kjøp av persontrafiktjenester skal vurderes. Persontransport med tog fremheves som et distriktpolitisk virkemiddel innenfor de samme områder. Nyanskaffet kregende dieselmateriell sammen med begrensede tiltak i eksisterende infrastruktur gir et godt grunnlag for å utvikle regionaltrafikken på flere trafikksvake strekninger, men for NSB er det vesentlig å ha forutsig-

barhet fra det offentlige med bakgrunn i de store investeringene som er foretatt.

NSB har investert i 15 kregende dieselmotorvogner for til sammen ca. 500 millioner kroner. Dette materiellet går i dag i offentlig kjøp og det er følgelig en politisk risiko knyttet til verdien av materiellet, ettersom de fleste strekningene her kan erstattes med buss.

For å møte framtidige krav til konkurransedyktighet, vurderer NSB om det kan være aktuelt å skille ut produkter i trafikksvake områder i et eget selskap med egen operatørlisens. En slik løsning kan sikre enkle og kostnadseffektive transportløsninger med lokal forankring i disse regionene. Dette kan også gjøre det lettere å tilpasse togproduktene til regionenes øvrige kollektivsystemer.

Utvikling av fjerntogtilbudet

Resultatene for fjerntogene, som skal drives kommersielt uten tilskudd fra staten, er svake. Dette har dels sammenheng med et strukturelt problem knyttet til å få lønnsomhet i fjerntogtilbudet og dels manglene ved de nye kregende ekspresstogene.

Trafikken på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen viser i 2000 en nedgang på 6,2% fra 1999. Størst reduksjon har Sørlandsbanen med 15,7%. Nedgangen på Sørlandsbanen skyldes i hovedsak redusert tilbud og økt reisetid for kundene etter akselbruddet på de nye krengetogene samt stengt bane etter ras.

Strukturmessig er det en utfordring å tilby tilfredsstillende kapasitet i helgene (fredag og søndag) og å fylle kapasiteten på ukedager. I tillegg er de nye kregende ekspresstogene kapitalkrevende, og god kapasitetsutnyttelse er derfor avgjørende for lønnsomheten.

Ved utskilling av NSB Gods i eget aksjeselskap, vil NSBs avgiftsmodell endres. Det er da risiko for at kontantstrømmen i fjerntogene kan bli negativ, og at det derfor vil kunne oppstå et nedskrivningsbehov. I en slik situasjon vil NSB måtte vurdere å nedskrive disse med anslagsvis 800 mill. kroner. Dette stiller krav til NSBs risikokapital.

For å unngå en slik situasjon, foreslår styret i NSB at hele eller deler av fjerntogtilbudet tilbys staten som en del av offentlig kjøp, og at det legges til grunn et årlig økt behov på 80-100 mill. kroner i offentlig kjøp. Behovet for offentlig kjøp vil avhenge av om NSB kan opprettholde frihet til å markedstilpasse prisene i et slikt regime.

Dersom staten velger å følge NSBs forslag til endringer i avgiftsregimet, vil behovet for offentlig kjøp til fjerntog (og generelt) bli redusert. For å redusere behovet for offentlig kjøp og bedre grunnlaget for en kommersiell fjerntogvirksomhet i Norge, anbefaler styret at persontransport med tog tas inn under avgiftsområdet med fullt fradrag for inngående avgift og med en nullsats ved billettsalg på linje med flyselskapene.

Risikoelementene sett i sammenheng med de verdier som står på spill, gjør at de nye kregende ekspresstogene i dag utgjør den største enkeltstående økonomiske risikofaktor i NSBs virksomhet. NSB vil vurdere muligheten for en nordisk strategisk allianse med en eller flere partnere.

Linx AB - et internasjonalt samarbeid om utenlandstogene

I samarbeid med SJ Resor har NSB etablert et felles selskap under navnet Linx. Hver av partene eier 50 prosent av aksjene. Selskapet skal ta over persontogtrafikken på strekningen Oslo-Gøteborg, Gøteborg-Malmø/København, Oslo-København og Oslo-Stockholm. Selskapets planer er å sette inn moderne krengetog på strekningene. Reisetiden skal reduseres vesentlig gjennom kombinasjon av infrastrukturtiltak og krengetogteknologi, og vil bli 4t 30 min. til Stockholm, 3t 20 min. til Gøteborg og 3 t 15 min. Gøteborg-København.

Kostnadsreduksjoner gjennom konkurranseutsetting av NSBs støttefunksjoner

Jernbanebransjen har tradisjon for å produsere store deler av leveransene selv. Dette preger dagens NSB. Uten tilfredsstillende eksterne markedsløsninger for de ulike tjenester, er det begrensede muligheter for å effektivisere ved å legge tjenestene til eksterne. Organisasjonens fleksibilitet og omstillingsevne samt økonomiske risikoprofil preges av at de fleste kostnadene på kort sikt er faste.

Med sterkere konkurranse både på og om sporet, samt en stadig økende ekspressbusskonkurranse, er det viktig å ha mulighet til å tilpasse virksomheten i takt med volumendringene. En helt nødvendig strategi er derfor å effektivisere forretningsprosessene og i størst mulig grad gjøre kostnadene variable.

NSB vil derfor konkurranseutsette støttefunksjoner til hovedvirksomheten. Det innebærer at tjenester eller funksjoner kjøpes inn fra andre leverandører dersom det er mest lønnsomt for selskapet.

Med konkurranseutsetting menes her at man i løpet av en tidsramme setter tjenesten ut på anbud. Styret legger opp til at interne leverandører skal settes i stand til å effektivisere egen organisasjon for å kunne delta i konkurransen.

For de tjenester der det eksisterer et eksternt marked, vil en konkurranseutsetting kunne iverksettes raskt.

Mva-loven som hindring for å få til en hensiktsmessig markedstilpasning

Den vedtatte endringen i lov om merverdiavgift medfører at NSBs persontrafikkvirksomhet med tog får en kostnadsøkning på inntil 24% på alle tjenester som kjøpes eksternt. Dette innebærer at lovgivningen er et hinder for restruktureringen av virksomheten. For at NSB skal ha like konkurransevilkår som flyselskapene, må persontrafikk inn i avgiftsområdet med 0 som utgående avgiftssats. Dette vil innebære en betydelig kostnadsreduksjon og legge til rette for at NSB kan velge mellom interne eller eksterne leverandører uten å måtte ta hensyn til negative avgiftskonsekvenser.

1.6.3 Utvikling av NSBs bussvirksomhet - Nettbuss AS

Nettbuss er Norges største busselskap og er involvert i ruteproduksjon på kontrakt med fylkeskommunene, ekspressbuss og turkjøring. Nettbuss driver også turbussvirksomhet. Godsaktivitetene (Nettlast) ble solgt i 2000.

Det offentliges betaling for busstjenester er kraftig redusert. I 1990 var tilskuddsandelen til Nettbuss-konsernet på 37%, mens den i 1999 var 25 %. Konkurransen innen rutebilnæring vil tilta med økende bruk av anbud og gjøre det mulig for effektive, seriøse aktører å vinne nye markeder. Prispress vil prege bussmarkedet og fokus på kostnader vil være suksesskriteriet.

Markedet for ekspressbusser har økt kraftig, og økningen forventes å fortsette.

For bussbransjen forventes det vekst i ekspressbussmarkedet og at anbud kan gi en ytterligere konsentrasjon om færre selskaper. Skjerpet konkurranse vil på kort sikt gi små marginer i rutetrafikken.

Dagens løyve- og konsesjonssystem medfører at det er vanskelig å ta ut store synergier mellom tog og buss, men NSB vil arbeide for å gjøre en samordning av disse to transportformene enklere.

1.6.4 Utvikling av en lønnsom godsvirksomhet i internasjonal allianse

NSB har gjennom en årrekke hatt store tap i gods, men virksomhetsområdet har vist en positiv trend de siste 10 år. Fra et negativt resultat på ca. NOK 270 mill i 1991 oppnådde NSB Gods for første gang et positivt resultat i 1999 etter at det i løpet av 1997 ble gjennomført en restrukturering av virksomheten. År 2000 viste et negativt resultat og det er spesielt kostnader knyttet til tradisjonell vognlast som gir negativt utslag. Det planlegges betydelige strukturelle endringer for å snu resultatutviklingen i enheten.

Internasjonal godstransport på jernbane er preget av nasjonale selskaper som må forholde seg til nasjonale særregler og rammebetingelser. Det forventes imidlertid at det vil skje en betydelig deregulering innen nasjonal og internasjonal jernbanevirksomhet.

NSBs vurdering er at skandinaviske volumer samlet vil være store nok til å gi god frekvens mot europeiske nettverk gjennom samarbeid og allianser. NSB ser videre et betydelig potensiale i større samkjøring av nettverket mot sjø- og veitransport, men da gjennom samarbeid med aktører i den delen av transportbransjen.

Det er styrets vurdering at den utvikling som nå skjer i det europeiske transportmarkedet, herunder også endret strategi hos europeiske jernbaneselskaper, betyr at det haster med å etablere en løsning for godsvirksomheten i NSB for å kunne posisjonere seg og sikre fremtidig transportvolum på jernbane.

NSB satser på kombinerte transporter, og nasjonalt arbeides det med å overføre tradisjonelle vognlast-transporter til kombinerte transporter. Kombinerte transporter er i vekst, og NSB er det jernbaneselskap som har kommet lengst på denne type transporter i Europa, og har en sterk posisjon nasjonalt (markedsandeler på 25-30% mellom de største byene).

Det er styrets vurdering at videreutvikling av NSBs godsvirksomhet gjennom en allianse best vil ivareta verdiene for godsvirksomheten. Som første steg i en slik prosess bør NSB Gods etableres som et eget aksjeselskap.

En slik løsning krever at det gjennomføres effektiviseringstiltak også i resten av selskapet. Videre vil styret påpeke at en løsning med utskilling av godsvirksomheten i et eget selskap vil innebære at den avgiftsmodellen NSB

hittil har benyttet må endres for å unngå å påføre persontogvirksomheten et betydelig tap.

Dersom NSB BAs eierandel er 85% eller mer kan fellesregistrering opprettholdes. Effekten av at NSB Gods ikke inngår i fellesregistreringen er avhengig av hvilken avgiftsmodell som vil bli akseptert og praktisert etter utskillelsen.

Det er uansett tvilsomt om det vil være aksept for at investeringer/kostnader kan anses å være knyttet til fellesfunksjoner etter utskillelse av godsvirksomheten i et eget selskap. Årlig negativ avgiftseffekt for NSB BA ved at det ikke gis forholdsmessig fradrag for persontrafikk- og eiendomsvirksomheten (fellesfunksjoner) er estimert til 140 millioner kroner basert på tall for år 2000. Det antas at effekten vil øke etter 01.07.2001 i og med at en rekke tjenester som tidligere har vært avgiftsfrie vil bli avgiftsbelagt.

Resultatmessig fremkommer den negative avgiftseffekten for NSB BA ved økte driftskostnader, økte avskrivninger og økte finanskostnader ved at det ikke gis forholdsmessig fradrag ved investeringer i togmateriell og andre driftsmidler.

1.6.5 Salg av Flytoget AS

St.prp. nr. 52 av 28.04.00 og Innst. S. nr. 237 av 08.06.00 behandler etableringen av selskapet med en vurdering av forretningsplanen over perioden 2000-2010. Med bakgrunn i ovenstående, vedtok Stortinget i juni 2000 restruktureringen av daværende NSB Gardermobanen AS. De viktigste elementene var:

- Flytoget AS ble verdsatt til ca. 1.700 mill kr. Bokført verdi av eiendelene er ca. 1.300 mill kr, mens ca. 400 mill kr er en immateriell rettighet knyttet til Flytogets prioritet på Gardermobanen som avskrives over 30 år. Som ledd i restruktureringen fikk NSB BA økt sin egenkapital med 670 mill kr som igjen ble brukt til å øke aksjekapitalen i Flytoget tilsvarende. Egenkapitalandelen pr 1.1.2000 ble dermed i underkant av 40%, omlag det nivå NSB BA hadde ved selskapsdannelsen i 1996.
- Infrastrukturen skulle overføres til Jernbaneverket med økonomisk virkning fra 1. januar 2000.
- Selskapet skulle fortsatt være et heleid datterselskap av NSB BA, men med en spesiell selvstendig stilling.
- Organisering og eierskap skulle vurderes på nytt i 2002.

Resultat 2000 (korrigert for poster av engangskarakter) og budsjett 2001 viser lavere resultat enn forutsatt i verdivurderingen. Nedgangen i antall flyreisende har påvirket dette. Vekst i passasjerutviklingen på OSL er en av de mest kritiske forutsetningene i verdivurderingen.

NSBs vurdering i januar 2000, da forslag til et restrukturert NSB Gardermobanen AS ble presentert for departementet, var at man på det tidspunkt ikke kunne se at andre aktører som hel/deleiere av Flytoget ville gi selskapet en høyere verdi. Man var imidlertid åpen for alliansebygging og vurdering av eierskap på nytt i 2002.

Flytoget har den høyeste markedsandel blant tilsvarende tilbud internasjonalt (34,5% i 2000).

En høy andel faste kostnader utgjør en risiko for Flytoget. Selskapet har iverksatt tiltak for å få ned kostnadsnivået. Suksessen til Flytoget er i stor grad målt ut i fra markedsandel og lønnsomhet.

Sensivitetsanalyser som ble gjort i forbindelse med verdivurderingen viser at 1%-poengs endring i markedsandelen gir en endring i verdien på ca. 200 mill kr - forutsatt at dette lar seg realisere innenfor forutsatte ruteopplegg og kapasitetsbegrensninger. Dette viser potensialet for allianser med aktører som kan bidra til økt markedsandel. Basert på de samme sensitivitetsanalyser er effekten av 1%-poengs nedgang i flypassasjerveksten i forhold til vekst på 4,2% iht Luftfartsverkets prognoser anslått til ca. 700 mill kr.

En ny verdivurdering vil pga. lavere prognoser mhp flytrafikkutviklingen, gi lavere verdi, og dokumenterte kostnadsreduksjoner vil bare delvis veie opp for dette.

Styret i NSB BA er bekymret for den finansielle risiko som Flytoget representerer. Styret anmoder derfor staten om å ta et direkte eierskap til Flytoget AS.

Dersom NSB skal fortsette som eier av Flytoget, vurderes det som avgjørende at den politiske usikkerheten knyttet til fremtidig eierskap avklares nå. Dette er nødvendig for at både Flytoget og det øvrige NSB skal ha de rammebetingelser som kreves mhp å utnytte gjensidige fordeler. En tilbakeføring av Flytoget til staten forutsettes å kunne skje til bokførte verdier slik at det ikke oppstår noen regnskapsmessig gevinst eller tap. NSB-konsernet vil imidlertid redusere balansen med ca. 1,8 mrd. kr og med dette redusere sin risikoeksponering.

1.6.6 Salg av NSBs driftsuavhengige eiendommer

NSBs eiendomsvirksomhet er i dag organisert i følgende hovedområder:

- Eiendomsutvikling, hovedsakelig gjennom det heleide datterselskapet ROM Eiendomsutvikling AS. Dette omfatter utvikling av ikke driftsrelaterte eiendommer (tomter og bygg).
- Øvrig eiendomsvirksomhet (vesentlig driftsrelaterte eiendommer), inkl. drift, forvaltning og salg, med fokus på å synliggjøre verdier og øke lønnsomheten i løpende drift.

Selskapsverdien for NSBs eiendomsvirksomhet er av DnB Markets anslått til NOK 4.3 mrd, hvorav ca. 2,6 mrd gjelder utviklingsprosjekter i ROM Eiendomsutvikling AS. Det antas å ligge et potensiale for ytterligere gevinster i de enkelte prosjektene.

Det pågår et arbeid sammen med Jernbaneverket med sikte på salg av stasjonene fra NSB til staten v/Jernbaneverket. I forbindelse med en slik overdragelse, vil også forretningsområdet reklame på stasjoner etc. sannsynligvis bli solgt. Arealet det er snakk om utgjør ca. 200.000 m².

For å frigjøre kapital, vil styret i NSB iverksette salg av hele eller deler av ROM Eiendomsutvikling AS. Et raskt salg av eiendommer antas å gi lavere pris på utviklingseiendommene enn ved å gjennomføre salg etter forutgående utvikling.

NSB Eiendom kan på enkelte områder bidra vesentlig til økt trafikk med tog gjennom utvikling av sine eiendommer. Det er styrets oppfatning at slik

knutepunktutvikling i fremtiden må være et offentlig ansvar når Jernbaneverket tar over eierskapet til stasjonene.

1.7 Tiltak som krever bidrag fra eier eller endrede rammebetingelser

1.7.1 Behovet for å sikre en tilfredsstillende egenkapitalsituasjon

NSBs styre har ansvar for å sikre selskapet en tilfredsstillende finansiering, og legger i den forbindelse stor vekt på å sikre et økonomisk fundament for selskapet som gir muligheter for langsiktighet. Uten et slikt fundament er faren stor for å måtte velge kortsiktige løsninger som er suboptimale, men som blir tvunget frem av en svak økonomisk stilling. De langsiktige verdiene i selskapet blir da ikke ivare tatt optimalt.

NSB BA ble i 1996 etablert med en totalbalanse på NOK 6.571 mill og en egenkapitalandel på 41%. Begrunnelsen for størrelsen på egenkapitalen var en vurdering av usikkerhet knyttet til den virksomhet NSB driver (herunder kapitalintensitet). NSBs omstillingsbehov var forutsatt dekket gjennom omstillingsmidler på totalt 870 millioner kroner. Målsetningen var å opprettholde en egenkapitalandel på ca. 40% over tid.

Ved etablering av NSBs første lån i det private lånemarked ble en minimum egenkapitalandel på 25 % innarbeidet som en av låneforutsetningene, etter krav fra bankene. Det ble bl.a. lagt vekt på at NSB er en kapitalintensiv bedrift som vil ha behov for en god soliditet for å sikre nødvendig handlefrihet.

Den svake økonomiske utviklingen i NSB kombinert med det omfattende investeringsprogrammet i nye tog, har gitt en langt svakere utvikling i egenkapitalandelen enn forutsatt ved selskapsdannelsen. Etter de ekstraordinære nedskrivningene som er foretatt i regnskapet for 2000 og ut fra NSBs foreløpige budsjetter for 2001, antas NSB-konsernet å ha en egenkapitalandel ved utgangen av 2001 på ca. 25%. Dette innebærer at NSB, dersom det ikke iverksettes ekstraordinære tiltak, ved utgangen av 2001 kan stå overfor en situasjon der forutsetningene i låneavtalen blir brutt.

Det er risiko knyttet til NSBs kommersielle produkter (gods, fjerntog og flytoget). Foreløpige anslag tilsier at en kan stå overfor et samlet tap i form av ytterligere nedskrivningsbehov og kostnader til omstilling for kommersielle produkter på opp mot 1 mrd. kroner. Dette gjør det nødvendig for styret å sikre handlingsrom for ytterligere nedskrivninger og kostnader til omstilling. Uten kapitaltilførsel vil dette gi en ytterligere svekket egenkapital i NSB.

Det er små muligheter til å reversere beslutninger som allerede er tatt knyttet til investeringer. Således er ca. 80 % av investeringsbudsjettet for 2001 forpliktet gjennom inngåtte avtaler. Det er derfor et begrenset handlingsrom i forhold til å redusere balanseøkningen.

NSBs styre har på denne bakgrunnen valgt å legge opp til å sikre ny kapitaltilførsel til selskapet, og har i den forbindelse vurdert muligheten for å redusere gjeldsgraden gjennom salg eller delsalg av virksomhet. I den forbindelse er det foretatt egne verdivurderinger av driftsuavhengige eiendommer (ROM Eiendomsutvikling AS), godsvirksomheten (NSB Gods), bussvirksomheten (Nettbuss AS) og Flytoget AS.

Ved salg av aksjer i ROM Eiendomsutvikling AS vil hele verdistigningen komme til beskatning. Et stort salg vil medføre at NSB kommer i skatteposi-

sjon. Salg av en eiendomsportefølje av denne størrelse vil nødvendigvis ta noe tid. Det er også viktig at tidspress unngås slik at best mulig pris oppnås. NSBs styre har startet forberedelsene til et nedslag i ROM Eiendomsutvikling AS.

Styret anmoder staten om å ta et direkte eierskap til Flytoget AS.

Det er viktig raskt å gi NSB BA en kapitalstruktur som gjør at forpliktelsene i låneavtalene overholdes. Det er også viktig å tilpasse kapitalstrukturen til de utfordringer selskapet står overfor, og den risikoen som er knyttet til den videre utvikling av selskapet. Selskapets egne tiltak gjennom restrukturering, omstilling og forberedelser til salg av eiendommer er avgjørende, men uten tilførsel av egenkapital er det reell fare for at lånebetingelsene må reforhandles. Det tiltak som raskest vil gi effekt for NSB, er konvertering av selskapets lån fra staten på 2,1 mrd. kroner til egenkapital. Dette vil øke egenkapitalandelen med 14,2 prosentpoeng basert på budsjett 31.12.01. En slik kapitaltilførsel vil styrke NSBs stilling i finansmarkedet, og vil gi NSB det tiltrengte økonomiske fundament for videre utvikling.

En avklaring av spørsmålet om gjeldskonvertering må avgjøres raskest mulig. NSB har et netto lånebehov i planperioden på 2,6 mrd. kroner. I tillegg til dette skal lånet til NSB BA fra staten på 2,1 mrd. kroner og et lån fra staten til Flytoget AS på 1,1 mrd. kroner refinansieres innen 1. desember 2001.

Gjennom rating av NSB og etableringen av et europeisk låneprogram på 750 mill. euro er det lagt en langsiktig strategi for hvordan konsernets fremmedkapital skal finansieres. Lån vil bli lagt ut under dette programmet, og de viktigste markedene vil være EU-land, Japan og Sveits. Løpetid og rentebinding tilpasses NSBs totale låneportefølje og etablerte retningslinjer på området. NSB skal ikke ta valutarisiko i finansforvaltningen.

1.7.2 Infrastruktur - satsing der det er grunnlag for høy kollektivandel

Ingen land i Europa har en tilsvarende høy andel av enkeltsporet togdrift som i Norge. Samtidig har man i Norge en høy utnyttelse av infrastrukturen, særlig på Østlandet. Store deler av infrastrukturen ble utbygd for over 100 år siden, og følger i hovedsak fortsatt de gamle traséene.

Det er NSBs vurdering at dagens infrastruktur er den største hindringen i forhold til å utvikle et tidsmessig togtilbud i Norge. På store deler av jernbanenettet er utidsmessig, bl.a. med svake hastighetsegenskaper. Fornyingen av infrastrukturen skjer i et så lavt tempo at den ikke holder tritt med utviklingen på vegsiden. Dersom samfunnet ikke har mulighet til å sette inn ressurser til å utvikle en tidsmessig infrastruktur på hele nettet, er det NSBs anbefaling å prioritere de områder hvor toget har størst markedsgrunnlag og derfor kan spille en viktig samfunnsrolle.

Etter dagens sportilgangsavtale har NSB som operatør det økonomiske ansvaret også for tap og skader som følger av feil i infrastrukturen som ras, skinnebrudd, signalutfall m.v. Dette er medvirkende til at forsikringskostnadene i NSB har blitt tredoblet de tre siste årene. NSBs prinsipielle holdning er at også det økonomiske ansvaret må ligge hos den som har mulighet til å påvirke forholdene, og at det er den beste måten å sikre incentiver til forbedringer. Dette vil kreve at Jernbaneverkets/statens økonomiske ansvar i forhold til operatørene på nettet finner en praktisk løsning gjennom en balansert sportilgangsavtale. Den ruteplanen Jernbaneverket fastsetter må innebære en

forpliktelse til å levere en infrastruktur og en trafikkstyring som holder avtalt kvalitet.

Gjennomføringen av planlagte tiltak i infrastrukturen tar lang tid, og medfører ofte betydelige forstyrrelser av togdriften i anleggsperioden. Med de store tiltak som skal gjennomføres i vestkorridoren Skøyen - Asker og ved oppgradering av Liertunnelen, ser NSB for seg at dette kan gi betydelige negative konsekvenser for kundene i nærmere 10 år fremover. Ettersom store deler av NSBs togtilbud går gjennom Vestkorridoren er det av vesentlig betydning at gjennomføringen av tiltakene i infrastrukturen kan skje med minst mulig driftsforstyrrelser. Det betyr at det må velges løsninger hvor opprettholdelse av kapasitet og punktlighet har klar prioritet fremfor effektiv anleggsdrift eller lave utbyggingskostnader. Det betyr også at det må foretas nye prioriteringer av hvordan den tilgjengelige sporkapasiteten Drammen-Oslo S kan utnyttes.

Etter NSBs syn bør utbygging/forbedring av jernbanenettet gjennom flere lengre krysningsspor/dobbeltspor organiseres som prosjekter for å sikre gjennomføringskraft og ferdigstillelse innenfor rimelige tidshorisonter. Eksempelvis er det investert store beløp på Vestfoldbanen uten at man har oppnådd reisetidsreduksjoner fordi forbedringene ikke er knyttet sammen.

1.7.3 Klargjøre eierrollen og skille mellom rollen som eier og kjøper

I likhet med andre selskaper eid av staten er også NSB i en situasjon hvor statens ulike roller skaper utfordringer for en effektiv drift. Styret er av den oppfatning at et klarere skille mellom staten som eier og staten som kjøper vil være positivt for NSB.

For å oppnå en reell omstillingsevne er det nødvendig å klargjøre rollene. Følgende retningslinjer må gjelde:

- NSB skal drives ut fra bedriftsøkonomisk lønnsomhet.
- Samferdselspolitiske hensyn ivaretas gjennom ordningen med offentlig kjøp av persontrafikkjenester, og NSB tilbyr sine tjenester der hvor det er betalingsvillighet.
- NSB må innenfor disse rammene selv kunne avgjøre hvilke produkter selskapet ønsker å satse på.

1.7.4 Avgiftsløsninger som sikrer like konkurransevilkår og grunnlag for omstilling

NSB-konsernet har etablert et avgiftskonsern hvor NSB BA og samtlige datterselskaper inngår (det er søkt om fellesregistrering av Flytoget AS med virkning fra og med 01.01.2001). Hensikten med etablering av et avgiftskonsern er dels at det ikke blir belastet utgående avgift ved kjøp av tjenester innen avgiftskonsernet og dels ved at man får forholdsmessig fradrag for inngående avgift ved anskaffelser til fellesfunksjoner. Forholdsmessig fradrag beregnes basert på omsetning innenfor og utenfor avgiftsområdet. Avgiftskonsernet har dessuten i alle år praktisert en spesiell avgiftsmodell hvor samtlige anskaffelser til NSB BA betraktes som fellesanskaffelser. Dette har inntil videre vært akseptert av Finansdepartementet.

Avgiftsreglene anses sterkt konkurransevidende til fordel for flytransport ved at anskaffelser, vedlikehold og driftskostnader knyttet til tog belastes inn-

gående avgift på 24%, mens fly belastes med 0%. For persontrafikk med offentlig kjøp vil staten dekke kostnadsulempen gjennom et høyere beløp. For NSB er situasjonen spesielt utfordrende for kommersiell persontogtrafikk (fjerntogene). I forhold til NSBs fjerntog har flyselskapene i dag et betydelig konkurransefortrinn.

Ved at man ikke får fradrag for inngående avgift ved anskaffelser til NSB BAs persontransportvirksomhet oppstår det en kostnadsullempe på 24% ved å kjøpe tjenester fra eksterne i forhold til å bygge opp/ beholde interne tjenesteleverandører. Lovverket gir derfor incitament til å begrense omstilling av virksomheten.

NSB-konsernet har fokus på verdiskapning ved bruk av interne ressurser, utnytte stordriftsfordeler og øke inntektsgrunnlaget. Denne utviklingen hemmes ved at det etter gjeldende avgiftsregelverk må belastes 24% merverdiavgift dersom en intern tjenesteleverandør også har eksterne kunder. Dette medfører en konkurransevridning i forhold til konkurrenter ved at eksternt salg medfører en økt avgiftsmessig belastning for konsernet som må prises inn i de tjenester NSB leverer eksterne kunder.

1.7.5 Offentlig kjøp

NSBs avtale om offentlig kjøp forhandles årlig innenfor prinsipper og rammer som er trukket opp i en 4-årig rammeavtale. Gjennom avtalen om offentlig kjøp godtgjør det offentlige underdekningen ved en togproduksjon som ellers ikke ville vært bedriftsøkonomisk lønnsom. Godtgjørelsen er dermed betaling for en kombinasjon av politisk bestemte takster, høy kapasitet i rush og tilbud der markedet er for spinkelt. Offentlig kjøpavtalen skal medvirke til at NSB skal kunne ha et rent forretningsmessig utgangspunkt også for denne delen av virksomheten.

I forhold til dagens offentlig kjøp-avtale er det primært to problemstillinger som er vesentlige:

- Kortsiktigheten i avtalen ivaretar ikke NSBs risiko knyttet til investeringer i togmateriell m.v.
- Avtaleformen gir for svake incentiver knyttet til omstilling, effektivisering og utvikling av bedre markedsløsninger siden neste års avtale drar inn gevinstene.

Det første punktet er spesielt problematisk siden togmateriell ikke har noe reelt annenhåndsmarked på grunn av manglende internasjonal standardisering. NSB vil derfor i forhandlingene om ny rammeavtale gå inn for løsninger der en ivaretar risikoaspektet.

For å legge grunnlaget for en lønnsom persontrafikkvirksomhet, vil NSB i forhandlingene med staten om ny rammeavtale for offentlig kjøp foreslå at definerte kostnader til merkevarebygging inngår i grunnlaget, ettersom denne skal bidra til høyere inntekter og dermed lavere behov for offentlig kjøp over tid. Videre vil NSB søke å få til en løsning der deler av fjerntogtilbudet tas inn under offentlig kjøp, for å kunne tilby et stoppmønster som er tilpasset regionale behov.

1.7.6 Rammevilkår for NSBs godsvirksomhet

Utviklingen i norsk næringsliv gir ikke grunnlag for opprettholdelse av et bredt tilbud på tradisjonell vognlast, og NSB Gods satser derfor på kombinerte transporter.

NSB Gods har også en betydelig virksomhet innen forretningsområdet Systemtog med transport av tømmer, flis og malm. Dette er råvaretransporter med store volumer, og sparer veinettet for 40.000 trailere per år bare på tømmer (rundvirke).

Kjøreveisavgiften som belastes disse transportene bidrar imidlertid til å svekke konkurransekraften for jernbane, og konsekvensen kan således bli at også disse transportene vil måtte reduseres på jernbane, og at volumene overføres til vei.

Styret i NSB vil arbeide for fjerning av kjøreveisavgiften knyttet til Systemtog, slik at transportene kan beholdes og videreutvikles på jernbane.

1.7.7 Legge til rette for løsninger med integrasjon mellom tog og buss

NSB ønsker å styrke kollektivtrafikken gjennom å tilby kundene tog og bussløsninger som er godt samordnet. For å få til dette er det behov for at det blir lagt til rette for samordning av løyver og konsesjoner for ekspressbuss. For å legge til rette for mindre kostnadskrevende løsninger, må det være mulig innenfor avtalen om offentlig kjøp å tilby tjenester til staten hvor kombinasjoner av tog og buss benyttes.

1.7.8 Offentlig opplæring av lokomotivførere

NSB står i dag for all opplæring av lokomotivførere i Norge. Ettersom det er åpnet adgang for andre aktører på sporet, står selskapet overfor en risiko knyttet til at ferdig utdannede lokomotivførere søker til de nye selskapene som eventuelt blir etablert. NSB vil utrede muligheten for at opplæringen av lokomotivførere blir en del av det offentlige utdanningssystemet.

1.7.9 Arbeidsgiverforhold/eierstruktur etc.

Ved overgang fra det statlige tariffområdet til NAVO, kan partene selv styre lønnsdannelsen og sørge for riktige interne lønnsrelasjoner. Det er også sentralt at konkurransesituasjonen og dermed også forhandlingslogikken og konsekvensen av streik er vesentlig forskjellig fra forvaltning til konkurranseutsatte selskaper. Med bakgrunn i at det er oppnådd enighet med de ansattes organisasjoner, er målsettingen at overgang til NAVO kan skje i 2001.

Videre utvikling av NSB kan være at selskapet omgjøres til et aksjeselskap. Økt liberalisering og stadig sterkere konkurranse kan fremtvinge behov for strategiske allianser.

NSB BA har i dag sine pensjonsordninger i Statens pensjonskasse (SPK). Det samme er tilfelle med datterselskapene (Flytoget AS og MiTrans AS) med unntak av Nettbuss AS, som har sine ordninger i privat livselskap.

I en stadig mer skjerpet konkurransesituasjon må NSB ha like vilkår som konkurrentene. Fortsatt medlemskap i SPK er derfor betinget av at det blir anledning til å bygge opp reelle fond og en markedstilpasset avkastning på kapitalen. Dagens ordning tilfredsstiller ikke NSBs behov for å maksimere konsernets pensjonsordninger til lavest mulig pris. Det er sannsynlig at større

fleksibilitet mht kapitalforvaltning av pensjonsmidlene kan gi en meravkastning på minimum 1-2% og derigjennom reduserte pensjonskostnader for bedriften. Kapitalforvaltningen har derfor særlig stor betydning for å oppnå en kostnadsreduksjon.

Regjeringens vedtak om å knytte avkastningen av de fiktive fondene til indeksen for Petroleumsfondet og at det skal bli anledning til å bygge opp reelle fond er positive, men må gis virkning fra 2001. Det må i tillegg bli anledning til å flytte fondskapital og rettigheter fra offentlig til privat virksomhet uten at de ansattes oppsatte pensjonsrettigheter forringes. Etter dagens regler blir verdien redusert med 25% for ansatte som har full opptjening i SPK på overføringstidspunktet.

Selskapet er i omstilling, og tilfredsstillende pensjonsordninger er nødvendig for å få til omstillingen av selskapet etter den oppsatte tempoplan. I tillegg vil det kunne ha innvirkning på verdien av selskapet dersom dette spørsmålet ikke blir tilfredsstillende løst.

Staten dekker ventelønn for medarbeidere som blir overtallige før 1.1.2003. Dersom de ansatte beholder retten til ventelønn etter denne dato, må det legges til rette for egen finansiering av dette utenfor NSB for å unngå en vesentlig negativ konkurransevridding.

1.8 Fremtidig økonomisk utvikling for NSB

1.8.1 Økonomisk utvikling for NSB ved realisering av NSBs forslag

NSB har utarbeidet estimer på den økonomiske utviklingen for virksomheten basert på gjennomføring av de tiltak som er planlagt og som foreslås overfor eier i denne planen. De viktigste tiltakene m.h.t. å bedre resultatutviklingen er:

- Inntektsøkning gjennom å ta ut 1% årlig realprisøkning og oppnå 2% årlig trafikkvekst med bakgrunn i et bedre togtilbud ved fornying av togpark, merkevarebygging og andre tiltak.
- Økte inntekter fra kunder og staten gjennom et fjerntogtilbud med offentlig kjøp tilpasset regionale behov.
- Kostnadseffektivisering på 300 mill. kroner ved at alle deler av virksomheten gjennomgås med sikte på effektivisering, at støttefunksjoner konkurranseutsettes og at bemanning reduseres i administrative funksjoner.
- Restrukturering av godsvirksomheten gjennom nedbygging av tapsbringende vognlast og satsing på lønnsomme kombinerte transporter.
- Reduserte tap i NSB ved at Flytoget er forutsatt overtatt av staten.
- Samme avgiftsmodell som flyselskapene ved at persontrafikk kommer inn under avgiftsområdet, men med en nullsats.
- Reduserer finanskostnadene gjennom refinansiering av statslån på 2.135 mill. kroner og salg av 51% av NSBs driftsuavhengige eiendommer.

I de beregningene NSB har foretatt, er dagens avtaleform m.h.t. offentlig kjøp lagt til grunn, men det er forutsatt offentlig kjøp til fjerntog med 80-100 mill. kroner pr år og et engangsbeløp til merkevarebygging/reprofilering på 80 mill. kroner i 2002.

Med de valgte forutsetningene anslås følgende resultatutvikling for NSB-konsernet, der det store overskuddet i 2002 primært knytter seg til effekter av eiendomssalg:

Tabell 1.1:

	Regn- skap	Prog- nose	Plantall			
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
NSB - konsernet - etter skatte- kostnad	-325	-237	1 052	214	220	217

I estimatene er det innarbeidet at NSB i 2001 og 2002 vil måtte bære betydelige omstillingskostnader, men at NSB-konsernet vil kunne oppnå positive resultater fra den ordinære driften fra 2003 og utover. Behovet for offentlig kjøp vil med de valgte forutsetningene være på vel 1,3 mrd. kroner i 2002, men vil synke til under 1 mrd. kroner i løpet av planperioden. Behovet for offentlig kjøp vil årlig bli nærmere 300 mill. kroner høyere i forhold til disse estimatene dersom NSB ikke oppnår tilsvarende avgiftsmodell som flyselskapene (innenfor avgiftsområdet med nullsats).

Ved gjennomføringen av planlagt eiendomssalg og foreslått refinansiering, samt øvrige tiltak i.h.t. denne plan, vil NSB-konsernet ved utgangen av 2005 ha en egenkapitalandel på 51,9%, mot 31% ved utgangen av år 2000. Refinansieringen av statslånet vil bidra til denne egenkapitalandelen i 2005 med ca. 18 prosentpoeng, mens effekten av salg av Flytoget til bokført verdi vil være på ca. 6 prosentpoeng. Balanseutviklingen vil ut fra disse forutsetningene bli som følger for NSB-konsernet: (se tabell 1.2).

Tabell 1.2:

	Prognose	Plantall			
	2001	2002	2003	2004	2005
Anleggsmidler	11 322	11 873	11 833	11 640	11 478
Omløpsmidler	1 975	2 972	2 920	3 133	3 597
Sum eiendeler	13 297	14 845	14 753	14 773	15 075
Egenkapital	3 741	7 169	7 382	7 602	7 820
Langsiktig gjeld	7 549	5 033	4 644	4 359	4 359
Kortsiktig gjeld	2 007	2 643	2 726	2 811	2 896
Sum gjeld og egenkapital	13 297	14 845	14 752	14 773	15 075
Egenkapital	28,1%	48,3%	50,0%	51,5%	51,9%

De viktigste risikoelementene som gjør at styret anbefaler refinansiering og en høy egenkapitalandel for NSB er:

- Utviklingen i trafikk og lønnsomhet for fjerntog (mulig nedskrivningsbehov)
- Risiko knyttet til store miljøavsetninger og krav overfor tidligere brukere som har forurenset (Telenor, Jernbaneverket m.v.)
- Risiko knyttet til omstillingen av godsvirksomheten
- Realisering av kostnadseffektivisering

I tillegg anses det å være risiko knyttet til de forslag NSB reiser i denne planen:

- Det høye behovet for offentlig kjøp 2002
- Gjennomslag for endret avgiftsregime

1.8.2 Mulig utvikling i avkastning fra NSB

I St.meld. nr. 19 (1998-99) er det lagt til grunn at staten som investor skal ha en nominell avkastning på 6,8% etter skatt på investert kapital (egenkapitalen) i NSB-konsernet. Kravet ble den gang satt ekskl. NSB Gardermobanen AS.

Styret konstaterer at NSB i dag ikke er i stand til å oppnå en avkastning i samsvar med eiers krav. De tiltak styret har beskrevet i denne planen sikter mot å oppnå en utvikling i samsvar med avkastningskravet i løpet av en periode på to til tre år. NSB står foran en betydelig omstilling, og det er usikkerhet knyttet til gjennomføringen av de strategiene og de tiltakene styret har trukket opp i denne planen.

1.8.3 Grunnlaget for å planlegge med utbytte fra NSB

Med bakgrunn i NSBs økonomiske situasjon, og de utfordringer NSB står overfor m.h.t. å snu den økonomiske utviklingen, legger styret til grunn at det foreløpig ikke planlegges med utbytte fra NSB.
