



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Meld. St. 31

(2012–2013)

Melding til Stortinget

Verksemnda til NSB AS





DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Meld. St. 31

(2012–2013)

Melding til Stortinget

Verksemda til NSB AS

Innhald

1	Innleiing og samandrag	5	5.2	Resultat for verksemdsområda for perioden 2008–2011	16
1.1	Bakgrunn	5		Samfunnsansvar	19
1.2	Grunnlag	6	5.3		
1.3	Samandrag	6			
			6	NSB sine planar for 2013–2017	20
2	Statens eigarskap i NSB	7		Konsernet	20
2.1	Forretningsmessige mål	7	6.1	Persontog	20
2.2	Transportpolitisk grunngiving for eigarskapen	7	6.2	Godstog	21
2.3	Samfunnsoppdraget til NSB	8	6.3	Buss	22
2.4	Nærmare om eigarstyringa av NSB	8	6.4	Eigedom	22
			6.5	Togvedlikehald	22
			6.6		
3	Marknad og rammevilkår	10	7	Vurderingar av økonomien til NSB i perioden 2013–2017 ...	23
3.1	Marknadsutviklinga i Noreg	10		Venta økonomisk utvikling	23
3.2	Marknadsutviklinga i Sverige	11	7.1	NSBs investeringsprogram	23
3.3	Rammevilkår	11	7.2	Avkastingsmål og verdiutvikling ..	24
			7.3		
4	Organisering av NSB	14	7.4	Utbyte og egenkapitaldel	26
5	Verksemda sidan førre stortingsmelding om NSB	16	Vedlegg		
5.1	Den samla økonomiske utviklinga i konsernet frå 2008 til 2011	16	1	NSBs § 10-plan 2013–2017	27



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Meld. St. 31

(2012–2013)

Melding til Stortinget

Verksemnda til NSB AS

*Tilråding frå Samferselsdepartementet 26. april 2013,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing og samandrag

1.1 Bakgrunn

Regjeringa legg med dette fram ei stortingsmelding om verksemnda til NSB AS med dotterselskap. Formålet er å orientere Stortinget om utviklinga i selskapet og rammevilkåra etter førre stortingsmelding, orientere om planane til selskapet, presisere regjeringa sine transportpolitiske mål med eigarskapen, avklare kva forventingar regjeringa har til selskapet si økonomiske avkastning og gjere greie for utbyttepolitikken til regjeringa.

Den generelle transportpolitikken til regjeringa går fram av Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan, NTP. I stortingsmeldinga om NSB gir NTP og klimaforliket sentrale premisser. Regjeringa si satsing på infrastrukturen til jernbanen og offentleg kjøp av persontransport med tog er viktige transportpolitiske verkemiddel som er omtalt i meldinga, men som ikkje blir behandla i denne meldinga. Stortingsmeldinga om NSB er knytt til den statlege eigarskapen i selskapet.

Ordninga med å leggje fram ei stortingsmelding om NSB blei etablert i 1996, då forvaltingsbe-

drifta NSB blei delt i trafikkelskapet NSB BA og Jernbaneverket. I stortingsproposisjonen om endra tilknytingsform for trafikkdelen blei det lagt til grunn at det kvart andre år skulle leggjast fram ei melding om verksemnda til NSB for Stortinget. Denne ordninga blei vidareført etter at NSB blei aksjeselskap i 2002. Den førre stortingsmeldinga om NSB, St.meld. nr. 21 (2008–2009) Om virksomheten til NSB AS, blei lagd fram våren 2009. Her blei det foreslått at det for framtida normalt berre skulle leggjast fram éi melding per stortingsperiode, og at ein mellom stortingsmeldingane kunne gi annan nødvendig informasjon i samband med statsbudsjettet.

Regjeringa varslar i denne meldinga ingen vesentlege endringar i regjeringa sin politikk for eigarskapen i NSB. NSB-konsernet spelar ei viktig rolle i norsk samferdsel, og regjeringa ønskjer å bruke eigarskapen som ein del av transportpolitikken. Det er for tida ingen planar om å endre selskapsstrukturen eller innføre konkurranse på innlands persontrafikk med tog.

1.2 Grunnlag

Meldinga byggjer på NSB sine årsrapportar frå 2008 til 2011 og NSB sin strategiplan for perioden 2013–2017. Denne planen er ein rullerande femårsplan som skal leggjast fram for samferdselsministeren i samsvar med § 10 i vedtektene til selskapet («§ 10-planen»). § 10-planen ligg ved denne meldinga. Opplysningar som gjeld året 2012, blir i nokon grad nytta for å utfylle biletet.

Samferdselsdepartementet har engasjert Deloitte AS til å gjere ei verddivurdering av NSB. Denne vurderinga byggjer på NSB sine rekneskapar frå 2008 til 2011 og prognosar for 2012 til 2017. Verddivurderinga omfattar historisk analyse av og venta utvikling i marknadene konsernet opererer i, beskriving av utviklinga og resultatata til konsernet frå 2008 til 2011, vurdering av planar og prognosar fram til 2017, forslag til avkastingsmål, marknadsverddivurdering av konsernet og vurdering av kapitalsituasjonen.

1.3 Samandrag

Kapittel to omhandlar statleg eigarskap i NSB. Det blir trekt fram at hovudgrunngevinga for at staten eig NSB, er at staten gjennom eigarstyringa har eit verkemiddel for å nå dei transportpolitiske måla som Stortinget og regjeringa har sett. Samfunnsoppdraget til selskapet er å sørge for effektiv, tilgjengeleg, sikker og miljøvennleg transport av personar og gods. Kapitlet beskriv òg viktige element ved eigarstyringa.

Kapittel tre presenterer marknaden og rammevilkåra. Transportmarknaden for persontransport er i vekst, mens godstransportmarknaden på jernbane har hatt ei negativ utvikling dei siste åra. Trafikkavtalen med staten for 2012–2017 legg opp til at NSB Persontog tilbyr auka transportkapasitet i perioden. Overføring av driftsansvaret for godsterminalane til Jernbaneverket er venta å sikre like konkurransetilhøve på terminalane.

Kapittel fire omtaler organiseringa av NSB. NSB-konsernet er organisert med NSB AS som morselskap med persontogverksemd, konsernstab og fellestenester for konsernet. Dotterselskapa CargoNet, Nettbuss, Rom Eiendom og Mantena er ansvarlege for dei fire andre verksemdsområda til konsernet: gods, buss, eigedom og togvedlikehald.

Kapittel fem presenterer utviklinga i NSB i perioden 2008–2011. Konsernet hadde i perioden ein omsetningsvekst på 6,1 prosent per år og ei

gjennomsnittleg årleg avkasting på verdjustert eigenkapital på om lag 2 prosent per år. Persontogverksemda og godstransportverksemda hadde negative driftsresultat i perioden, mellom anna på grunn av dårleg pålitelegheit i infrastrukturen. Bussverksemda, eigedomsverksemda og vedlikehaldsverksemda hadde positive driftsresultat i perioden. Kapitlet gir også ein del opplysningar om året 2012.

Kapittel seks orienterer om planane til selskapet for 2013–2017, og korleis Samferdselsdepartementet vurderer dei. Samferdselsdepartementet støttar opp om NSB som eit breitt transportkonsern og meiner det er formålstenleg å halde fram med dei verksemdsområda konsernet har i dag. Regjeringa legg likevel vekt på at det primære målet til staten med eigarskapen i NSB er å sørge for eit velfungerande transporttilbod for personar og gods på jernbane i Noreg, og at andre aktivitetar i Noreg og utlandet må støtte dette målet. I perioden skal det skaffast fleire nye persontog for å auke kapasiteten og bidra til å handtere befolkningsveksten i dei største byane. CargoNet skal vidareførast som eit viktig selskap for gods på bane. For bussverksemda vil ein fokusere på lønnsemd i anbudskontraktar og på å utnytte moglege synergieffektar mellom buss og tog når det ikkje kjem i konflikt med konkurranselovgevinga, regelverket for offentlege anskaffingar og statsstøttereglane. I eigedomsverksemda blir det lagt større vekt på å behalde eigedommar, særleg eigedommar som er strategisk viktige, og som kan brukast til å støtte opp om transportverksemda til konsernet og annan kollektivtrafikk. Vedlikehaldsverksemda planlegg ein å vidareføre om lag på dagens nivå.

Kapittel sju omfattar vurderingar av økonomien til NSB for 2013–2017. Lønnsemda for NSB Persontog, CargoNet og Nettbuss er venta å bli betre. Lønnsemda for Rom Eiendom og Mantena er venta å vere stabil. NSB-konsernet planlegg å investere 16 milliardar kroner i perioden. Dersom desse investeringane skulle gjennomførast, ville eigenkapitaldelen bli redusert til om lag 28 prosent med dagens utbyttepolitikk. Tilrådd nivå for eigenkapitaldel er 30–35 prosent. Regjeringa held fast ved dagens utbyttepolitikk med å taka utbytte på 50 prosent av konsernresultatet etter skatt. Regjeringa legg til grunn at investeringane i NSB blir tilpassa slik at ein opprettheld ein eigenkapitaldel på 30–35 prosent samtidig som Regjeringas utbyttepolitikk blir gjennomført. Vidare meiner Regjeringa at investeringane må vere bedriftsøkonomisk lønnsame.

2 Statens eigarskap i NSB

2.1 Forretningsmessige mål

NSB er i Meld. St. 13 (2010–2011) Aktivt eierskap – norsk statlig eierskap i en global økonomi, som Nærings- og handelsdepartementet la fram, definert i statens selskapsportefølje som eit selskap med både forretningsmessige mål og andre spesifikke definerte mål. Konsernet driv i konkurranse på fleire verksemdsområde. Persontogverksemda konkurrerer i første rekkje mot andre transportmiddel og berre i svært liten grad mot andre togselskap. Dei andre togselskapa er Flytoget på strekninga Drammen–Gardermoen og det svenske SJ på strekninga Oslo–Kongsvinger. Godstransporten med tog er i sterk konkurranse både med andre togselskap og andre transportmiddel. Eignedomsverksemda og vedlikeholdsverksemda opererer både på den eksterne marknaden og internt, mens bussdrifta driv i konkurranse på lik linje med private busselskap. Interne leveransar mellom selskapa i konsernet skal skje på marknadsvilkår.

Staten ventar tilfredsstillande lønnsemd i statlege selskap som driv forretningsverksemd. Det blir sett avkastningsmål som er tilpassa dei bransjane selskapa driv i. Slik òg for NSB-konsernet. Samferdselsdepartementet set eit mål for avkastning på den marknadsverdivurderte eigenkapitalen i konsernet, basert på ei vekting av tilrådde mål for dei enkelte verksemdsområda. Dette blei sist gjort i den førre stortingsmeldinga om NSB, og det nye målet går fram av denne meldinga. For NSB er ein stor del av inntektene knytt til offentleg kjøp av persontransporttenester med tog. Ved avtalen om kjøp legg ein til grunn at det skal vere råd å oppnå normal fortjeneste på denne delen av verksemda.

2.2 Transportpolitisk grunngiving for eigarskapen

Hovudgrunngivinga for at staten skal eige NSB, er at staten gjennom eigarstyringa har eit verkemiddel for å nå dei transportpolitiske måla som Stortinget og regjeringa har sett, i tillegg til regu-

lering gjennom lover og forskrifter og kjøp av transporttenester. Sidan den transportpolitiske grunngivinga for eigarskapen er framtreddande, er forvaltninga av eigarskapen til NSB lagd til Samferdselsdepartementet.

Regjeringa sitt overordna mål for transportpolitikken, slik det er formulert i Nasjonal transportplan 2014–2023 er:

Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Dette kjem til uttrykk i vedtektene til NSB på denne måten:

Selskapets samfunnsoppdrag er å sørge for effektiv, tilgjengelig, sikker og miljøvennlig transport av personer og gods.

Selskapet skal drive persontrafikk med tog i Norge, transport av personer og gods i Norge og øvrige nordiske land samt virksomhet som står i naturlig sammenheng med dette.

Virksomheten kan drives av selskapet selv, av heleide datterselskaper eller gjennom andre selskaper det har eierandeler i eller samarbeider med. Selskapet kan drive virksomhet i øvrige nordiske land i den grad det bidrar til å styrke selskapets konkurransevne på det norske markedet og/eller bidrar til å styrke selskapets evne til å løse de samfunnsmessige oppgavene som begrunner statens eierskap.

Transport er ein viktig føresetnad for eit velfungerande næringsliv og for velferda til folk. Transporttilbodet må dekkje både individuelle og samfunnsmessige behov og skal vere kostnadseffektivt for brukarane. Samtidig skal dei direkte og dei indirekte kostnadene samfunnet har som følgje av transportverksemda, vere så låge som mogleg.

Regjeringa meiner at persontransport og gods-transport med jernbane i mange tilfelle er eigna til å oppnå dei overordna måla i transportpolitikken som er presentert i NTP. Persontrafikken på jernbanen er særleg eigna til å ta store trafikkstrau-

mar på middels lange avstandar. Godstrafikken er særleg eigna til å ta store, regelmessige transportar over lange avstandar.

For å leggje til rette for jernbanetransport bruker staten årleg over 14 milliardar kroner til jernbaneinfrastruktur og offentleg kjøp av persontransport. Regjeringa er oppteken av at samfunnet skal få størst mogleg nytte av desse midlane. Det er derfor viktig at samspelet mellom NSB og Jernbaneverket er godt, slik at transportbehova blir dekte og infrastrukturen blir utnytta effektivt.

Gjennom eigarskapen til NSB sikrar staten seg at det er ein seriøs og langsiktig leverandør av togtransporttenester over heile landet. Jernbanetransport er karakterisert av store faste kostnader, og NSBs storleik og samanhengande rutetilbod for passasjerar og gods gir føremonar. At selskapet er statseigd, inneber også at ein ikkje risikerer sal til utlandet, med risiko for nedprioritering av den norske marknaden. Dette gjeld òg bussverksemda.

For eigedomsverksemda er det nær samanheng med jernbaneinfrastrukturen fordi eigedomene består av jernbanestasjonar og områder ved jernbanen. NSB-konsernet driver knutepunktsutvikling og fortetting som gir auka trafikkgrunnlag for toget og andre kollektivmiddel. Eigedomsverksemda er dessutan ein viktig inntektskjelde for NSB.

2.3 Samfunnsoppdraget til NSB

NSB skal bidra til at ein stor del av transportane skjer med kollektive transportmiddel. Staten betaler for at NSB skal utføre transportar som ikkje er bedriftsøkonomisk lønnsame, men selskapet har incentiv gjennom avtalen til å få fleire reisande gjennom å vidareutvikle transporttilbodet.

Samtidig skal NSB vareta samfunnet sitt behov for sikre og miljøvennlege transportar og redusere samfunnet sine vegtrafikk-kostnader.

Regjeringa føreset eit nært samarbeid med myndigheiter og andre aktørar, slik at transporttilbodet til NSB blir styrkt, ikkje minst ved å koordinere ruter og utvikle knutepunkt, stasjonar og godsterminalar.

2.4 Nærmare om eigarstyringa av NSB

Hovudprinsippet for eigarstyringa er at Samferdsdepartementet fastset dei overordna måla og rammene for selskapet og peiker ut konsernstyret. Konsernstyret er ansvarleg for verksemda i

morselskapet NSB AS og dotterselskapa og skal forvalte selskapet til beste for selskapet, staten som eigar og dei tilsette. Den formelle eigarstyringa skjer gjennom vedtektsutforming, val av styre og andre avgjerder på generalforsamlinga. Ein føreset likevel at styret òg følgjer opp forventingane som kjem fram i denne stortingsmeldinga og i Stortinget si behandling av henne og forventingane staten har som eigar til alle statselskapa.

Styret har som tidligare nemnt ei vedtektsbestemt plikt til årleg å leggje fram for samferdselsministeren ein strategiplan (§ 10-planen) til orientering. Styret har òg ein plikt til å leggje fram saker som antakast være av vesentleg samfunnsmessig eller prinsipiell betydning. Det gir samferdselsministeren ein sjanse til å leggje fram synet sitt før avgjerder er tekne.

Elles er det faste kontaktmøte mellom konsernleiinga og administrasjonen i Samferdsdepartementet for innbyrdes informasjonsutveksling om saker som kjem opp. Konsernleiinga rapporterer oppnådde resultat og legg fram prognosar. Ved avvik i forhold til mål gjer ein greie for eventuelle tiltak for å korrigere avvika.

Eigarstyringa skal vere i samsvar med eigarpolitikken til regjeringa slik han går fram av Meld. St. 13 (2010–2011). Andre viktige rammor for eigarstyringa er reglane om statsstøtte og OECD-reglane for god selskapsstyring. Både NSB med dotterselskap og eigarstyringa til departementet er underlagde forvaltingsrevisjon av Riksrevisjonen.

Samfunnsansvar

Regjeringa stiller krav til statlege selskap om at dei skal utvise samfunnsansvar som går ut over dei lovpålagde oppgåvene. NSB har som strategisk mål at verksemda til selskapet ikkje skal skade det ytre miljøet. Det blir arbeidd systematisk for å redusere utsleppa og energiforbruket og dreie forbruket av energi mot fornybare energikjelder. Det er gjort ein stor innsats både i togdrifta, bussdrifta, verkstadene og eigedomsverksemda gjennom opplæring, ombygging og nyan-skaffingar som både reduserer miljøbelastningane og betrar lønnsmda på lang sikt. Det blir kvart år avlagt ein samfunnsrekneskap som er tilgjengeleg på Internett-sidene til selskapet.

NSB har utarbeidd etiske retningslinjer, inkludert krav til leverandørar, og varslingsrutinar for kritikkverdige arbeidsforhold. For å sikre auka bevisstheit skal alle toppleiarane signere ei eigen-erklæring om arbeidet med etikk og samfunnsan-

svar i tillegg til oversikt over egne interesser i selskap med forretningsmessig relasjon til NSB.

Leiarlønnspolitik

Regjeringa er oppteken av at lønna til leiarane i statselskapa skal vere konkurransedyktig, men ikkje leiande. Det er forventa at selskapet bidreg til moderasjon i leiarlønningane. NSB utarbeider kvart år ei erklæring om leiarlønnspolitikken til selskapet som blir teken inn i årsrapporten og behandla på ordinær generalforsamling. Erklæringa inneheld retningslinjer for fastsetjing av lønn og andre godtgjersler til konsernsjefen og andre leiande tilsette for det kommande rekneskapsåret, og ei utgreiing om gjennomføringa av retningslinjene for det førre året.

Målbruk og offentlegheit

NSB har vedtektsbestemt at prinsippa i mållova § 8 skal følgjast ved kunderetta informasjon om persontransporttenestene som staten kjøper. Elles skal prinsippa i mållova følgjast så langt råd er, men likevel slik at det ikkje er til nemneverdig ulempe i forhold til private selskap.

NSB AS er i utgangspunktet omfatta av offentleglova, men det er gjort unntak for korrespondanse med dotterselskapa og korrespondanse med kundar. Korrespondansen med eigaren er offentleg, med dei unntaka som går fram av lova.

3 Marknad og rammevilkår

NSB har hovudverksemnda si i den norske marknaden, men er òg til stades i den svenske og danske marknaden. I 2011 var fordelinga mellom desse marknadene slik: 87 prosent av omsetninga i Noreg, 11 prosent i Sverige og 2 prosent i Danmark. NSB har verksemd innanfor fem verksemdsområde: persontog, buss, gods, eigedom og togvedlikehald. Persontogverksemnda, godsverksemnda og (tog)vedlikehaldsverksemnda blir driven i Noreg og Sverige, bussverksemnda i Noreg, Sverige og Danmark og eigedomsverksemnda i Noreg.

3.1 Marknadsutviklinga i Noreg

Totalmarknaden for persontransport i Noreg er i vekst. Frå 2000 til 2011 auka talet på reiser med 19 prosent til i underkant av 5,2 milliardar reiser årleg fordelt på alle transportmiddel – personbil, buss, ferje, tog og fly, jf. TØI-rapport 1227/2012. I personkilometer voks marknaden med 16 prosent i den same perioden. Deloitte estimerer at marknaden for persontransport kjem til å auke med 10 prosent frå 2011 til 2017 målt i reiser og i personkilometer. Faktorar som påverkar persontransportmarknaden er økonomisk vekst, befolkningsutvikling, urbanisering, tilgjengelegheit, reisetid, kapasitet og pris. Marknadsdelen for kollektivtransport har vore på om lag 12 prosent dei seinare åra.

Godstransportmarknaden har hatt ein auke frå 2000 til 2011 med 19 prosent målt i tonnkilometer, frå 28,4 milliardar tonnkilometer til 33,7 milliardar tonnkilometer. Men frå 2008 til 2011 har det vore ein nedgang i godstransporten på 8 prosent. Gods på veg hadde den største delen av marknaden i 2011 med 50 prosent av marknaden målt i tonnkilometer. Det er ein auke frå 2000 då veg hadde 46 prosent av marknaden. Marknadsdelen til sjøtransport har gått ned frå 48 prosent i 2000 til 42 prosent i 2011. Marknadsdelen til jernbane har gått noko opp frå 6,3 prosent i 2000 til 7,2 prosent i 2011. For lufttransport har marknadsdelen vore stabil på 0,1 prosent.

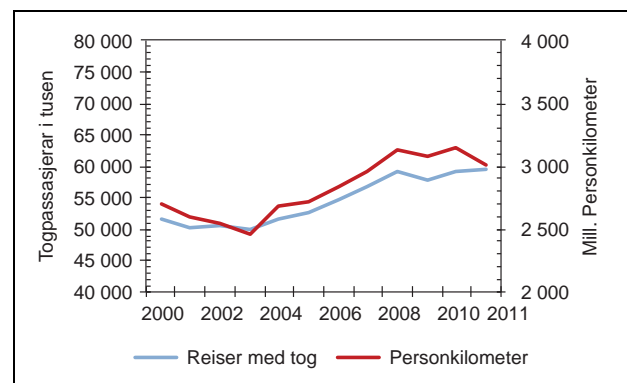
Persontransport på jernbane

Persontransport på jernbane har hatt ei positiv utvikling sidan 2003 målt i reiser og personkilometer (figur 3.1). Frå 2000 til 2011 har talet på reiser på jernbane auka med 16 prosent til litt under 60 millionar jernbanepassasjerar i 2011. Personkilometertalet har auka frå 2,7 milliardar i 2000 til 3 milliardar i 2011. Det har vore ein nedgang i personkilometer frå 2010, noko som tyder på at gjennomsnittslengda på togreiser er på veg ned. Marknadsdelen for persontransport på jernbane for heile landet var 3,8 prosent av talet på reiser og 4,8 prosent av personkilometertalet i 2011.

SSB sitt hovudalternativ for befolkningsutvikling viser at befolkningsveksten vil halde fram i ein god del år framover, for så å bli mindre. Det er venta at befolkninga vil nå seks millionar i 2029. Prognosane er svært usikre. Store delar av veksten er venta å komme i storbyregionane.

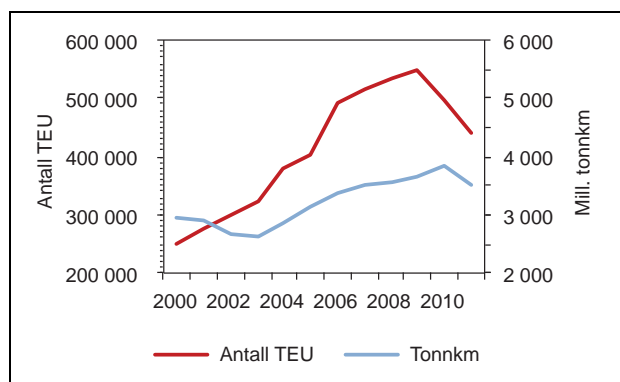
Godstransport på jernbane

Godstransport på jernbane har sett ein auke frå 2000 til 2011 på 76 prosent målt i TEU (eit mål basert på volumet til ein 20-fots konteinar) og 19 prosent målt i tonnkilometer (figur 3.2). Sidan 2009 har det vore ein fallande trend i TEU, som er eit relevant mål for NSB sidan hovuddelen av transportarbeidet til CargoNet er å frakte konteinarar og semitrailerar. Tonnkilometer er sterkt



Figur 3.1 Persontransport på jernbane

Kjelde: SSB



Figur 3.2 Godstransport på jernbane

Kjelde: SSB

påverka av malmtransporten på Ofotbanen, som CargoNet ikkje driv.

Det har vore ein nedgang i den samla gods-transporten i den norske marknaden dei siste åra. Nedgangen har vore større for gods på bane enn i marknaden elles på grunn av auka konkurransekraft frå vegtransport og manglande stabilitet i jernbaneinfrastrukturen. Dei tradisjonelle industrivarene har ikkje auka nemneverdig i omfang. Veksten dei siste åra har vore på varer med høg verdi, noko som gir høge kvalitetskrav til transporten og krav om rask og punktleg levering. Det har vore med på å styrkje konkurransekrafta til lastebilar.

Globaliseringa av produksjon og varetransport vil truleg halde fram med å vere ei sterk drivkraft dei kommande tiåra. Det vil føre til auka handel og transport over lengre avstandar. Norsk import og eksport er venta å auke med 35–40 prosent i tonnkilometer fram til 2040. Det er grunn til å vente at reallønnsveksten i befolkninga kjem til å auke krava til rettidige og sikre leveransar.

Busstransport

Buss er den mest brukte forma for kollektivtransport i Noreg med om lag 60 prosent av kollektivpassasjerane og om lag 50 prosent av produserte kollektivpassasjerkilometer i 2010. Bussmarknaden voks med om lag 8 prosent frå 2005 til 2010, målt i passasjerar, til om lag 350 millionar passasjerar. I passasjerkilometer voks bussmarknaden med om lag 4,5 prosent til 4,5 milliardar passasjerkilometer.

Eigedom

Etterspørselen etter bustader har vore høg de seinare år, noko som også ventes i åra framover. Høg

befolkningsvekst, god vekst i hushaldsinntektene og låge renter har bidrege til ein markert vekst i bustadprisane. Ein venter ein gradvis renteauke i åra framover som, saman med ei innstramming i utlånspolitikken vil kunne virke dempende på oppgangen i bustadprisane. I leigemarknaden for kontorlokale reknar ein med at prisane vil auke noko det første året på grunn av auka etterspørsel, for deretter å flate ut. Dette er serleg merkbar i Osloområdet, men kan også ses i resten av landet. I transaksjonsmarknaden for næringsareal har det i 2012 vore ein svak prisauke. Ein venter likevel utflating og priskorreksjon.

3.2 Marknadsutviklinga i Sverige

Sverige er den største kollektivtransportmarknaden målt i passasjerkilometer i Skandinavia. Persontransport på jernbane har størst kollektivmarknadsdel med 60 prosent av marknaden. Buss har om lag 38,5 prosent og ferje om lag 1,5 prosent av dei kollektivreisande i Sverige. Persontransport på jernbane har auka med om lag 4,3 prosent målt i passasjerkilometer frå 2005 til 2010. Buss har hatt ein tilbakegang på 0,5 prosent målt i passasjerkilometer frå 2005 til 2010. Sverige er òg den største marknaden for godstransport målt i tonnkilometer i Skandinavia. Godstransport på bane har ein marknadsdel på 36,5 prosent (2010), nest størst etter veg med 51 prosent.

3.3 Rammevilkår

Juridiske rammevilkår for NSB

Frå 2007 blei godstrafikk på jernbane liberalisert. Alle selskap som oppfyller fastsette tryggleiks-krav, kan operere på jernbanen. For tida har åtte godsselskap løyve til å køyre på det norske jernbanelinjet. Utanlandske persontogselskap har frå 1. januar 2010 rett til å gjennomføre grensekryssande trafikk. NSB har einerett på å køyre persontog i Noreg, med unntak av Gardermobanen, der Flytoget har fortrinnsrett.

30. januar 2013 blei EU-kommisjonen sitt forslag til Jernbanepakke IV offentleggjort. Der blir det gjort framlegg om at innanlands persontransport på bane skal liberaliserast innan desember 2019. Det blir òg foreslått at alt offentleg kjøp av persontransporttenester skal ut på anbod. Denne lovgivingspakken skal behandlast i EU-parlamentet og Rådet. Det er usikkert kor lang tid behandlinga vil ta, og kva som blir det endelege resultatet.

Lov og forskrift om universell utforming er viktige rammevilkår for persontransport på bane, bussverksemnda og eigedomsverksemnda i NSB. Universell utforming går ut på å leggje til rette slik at flest mogleg kan nytte funksjonen til verksemnda. Diskriminerings- og tilgjengelegheitslova inneheld ei aktivitetsplikt til å fremje universell utforming innanfor verksemder som er retta mot allmenta, også når det gjeld eksisterande bygg og togmateriell, så lenge det ikkje er ei urimeleg byrde. Plan- og bygningslova og byggt teknisk forskrift inneheld krav til universell utforming ved nybygg. Tilrettelegging for universell utforming gir fleire høve til å nytte ei teneste og kan dermed bidra til ein større kundebase. Universell utforming gjer det òg enklare for alle å nytte tenesta, og kundane blir meir nøgde.

Utviklinga av infrastrukturen til jernbanen

Kapasitet og oppetid på jernbanenettet er avgjerande for persontransport og godstransport på jernbanen. Innanfor persontransport og godstransport har punktlegheita blitt mykje betre dei siste åra. I 2012 var gjennomsnittleg punktlegheit for alle persontog 91,2 prosent innanfor fire minutt for lokaltrafikk og seks minutt for fjerntog. Det er ei betring på om lag fem prosentpoeng frå 2010. Persontoga hadde i 2012 96,8 prosent punktlegheit innanfor ti minutt. Målingar for undervegs-punktlegheit ved Asker, Drammen, Ski, Lillestrøm og Oslo S for 2012 viser eit gjennomsnitt på 91,6 prosent. CargoNet hadde ei punktlegheit på 81 prosent i 2012, og ei leveringspunktlegheit på 91,1 prosent innanfor 15 minutt. Punktlegheit for godstog blir målt med ein margin på to minutt. Leveringspunktlegheit blir målt frå lossetidspunktet som kunden har fått, og til lasta er klar til å bli levert ut.

Prosjekt Oslo starta i 2009 og inneber ei full oppgradering av strekninga mellom Etterstad og Lysaker, som er den strekninga i landet med tettest trafikk. Dette prosjektet, saman med auka fokus på drift og vedlikehald og andre fornyingsprosjekt, har forbetra driftsstabiliteten i jernbanenettet kraftig. Første trinn av den nye grunnrute-modellen blei innført i desember 2012. Grunnrute-modellen vil vere fullført i desember 2014. Han vil gi fleire avgangar på ei rekkje strekningar, auke kapasiteten inn til Oslo og leggje til rette for betre overgang i knutepunkta gjennom jamn frekvens på faste minuttal. For å kunne auke frekvensen på toga er det ferdigstilt – og blir det stadig ferdigstilt – ei rekkje infrastrukturprosjekt.

I stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2014–2023 blir satsinga på drift, vedlikehald og nye investeringar på jernbanen vidareført.

Kjøp av persontransporttenester med jernbane frå NSB-konsernet

Staten ved Samferdselsdepartementet kjøper bedriftsøkonomisk ulønnsame persontransporttenester med tog. Målet med den offentlege tenesteplikta er å nytte eigenskapane til toget i samspel med andre transportformer for å dekkje persontransportbehovet til befolkninga og næringslivet. Den offentlege tenesteplikta skal leggje grunnlaget for eit konkurransedyktig togtilbod for pendlarar, bidra til at servicesentra blir tilgjengelege både i og utanom rushtida, og vere med på å binde regionane og landet saman. Togtilbodet skal vere påliteleg og opplevast som enkelt og saumlaust. Funksjonen til dei ulike togprodukta, lokaltog, regiontog m.fl. avgjer vektlegginga av delmåla nemnt over.

Den noverande trafikkavtalen mellom staten og NSB AS er ein seksårig avtale for perioden 1.1.2012 til 31.12.2017. Avtalen har ein total verdi på 15,4 milliardar kroner (2012-kroner) og sikrar togpassasjerane ei vidareføring av det eksisterande togtilbodet i store delar av landet i tillegg til eit betre tilbod i form av fleire avgangar og auka setekapasitet på Austlandet. Det blir reflektert gjennom den gradvise innføringa av ny grunnrute-modell på Austlandet i desember 2012 og 2014.

Gjøvikbanen blei sett ut på konkurranse i 2005. NSB Gjøvikbanen AS, eit dotterselskap av NSB, vann konkurransen og har tilbydd togtenester frå juni 2006. Trafikkavtalen med NSB Gjøvikbanen gjeld til juni 2016, med ein opsjon staten kan utløyse for ytterlegare to års drift.

Staten kjøper òg tenester på grenseoverskridande togtilbod til Sverige. På strekninga Karlstad–Kongsvinger kjøper staten frå Svenska Tågkompaniet AB, som er eit dotterselskap av NSB, i samarbeid med det svenske Trafikverket, Hedmark fylkeskommune og Värmlands län.

Rammevilkår for godstransport på jernbanen

Det er i all hovudsak inga køyrevegsavgift på det norske jernbanenettet med unntak av Gardermobanen, der både passasjer- og godstog betaler 17,50 kroner per togkilometer. Godstog med eit aksellast på over 25 tonn betaler køyrevegsavgift på 3,13 øre per tonnkilometer. Det gjeld først og fremst malmtransportane på Ofotbanen.

Godsterminalane blir i dag i all hovudsak drivne av CargoNet. Ganddal godsterminal er ein ny terminal som var ferdigstilt i 2008. Terminalen er det Jernbaneverket som eig, og han blir driven på anbod av Terminaldrift AS, eit dotterselskap av CargoNet AS. Regjeringa foreslår å leggje ansva-

ret for drifta av alle terminalane til Jernbaneverket. Ei slik løysing vil sikre like konkurransevilkår mellom selskapa på terminalane og dermed leggje til rette for betre konkurranseforhold i godstogbransjen.

4 Organisering av NSB

NSB AS er eit aksjeselskap som staten ved Samferdselsdepartementet eig fullt ut. NSB blei etablert i 1996 som eit selskap med avgrensa ansvar (BA) då forvaltingsbedrifta NSB blei delt i trafikk-selskapet NSB BA og infrastrukturforvaltaren Jernbaneverket. NSB blei omgjort til aksjeselskap i 2002 og blir i samsvar med aksjelova styrt som statsaksjeselskap. Samferdselsministeren er generalforsamlinga til NSB.

NSB-konsernet er organisert med NSB AS som morselskap med verksemdsområdet persontog, konsernstab og fellestenester for konsernet. NSB AS har 100 prosent eigarskap til dotterselskapa CargoNet AS, Nettbuss AS, Rom Eiendom AS og Mantena AS, som er ansvarlege for verksemdsområda til konsernet for høvesvis gods, buss, eigedom og togvedlikehald. Dotterselskapa har egne styre. Konsernleiinga består av konsernsjef, visekonsernsjef, direktør for økonomi og finans samt øvste leiar av dei fem verksemdsområda til NSB.

Finse Forsikring AS og NSB Trafikkservice AS reknast som støttfunksjonar. Finse Forsikring AS arbeider med NSB-konsernets risikohandtering. NSB Trafikkservice AS leverer reinhaldstenester på togmateriell til NSB Persontog. NSB Trafikkservice er 55 prosent eigd av NSB AS og 45 prosent eigd av ISS Facility Services AS. Selskapet har 220 tilsette.

Persontogverksemnda består av NSB Persontog, som inngår i NSB AS, og dotterselskapa Svenska Tågkompaniet AB som driv trafikk i Midt-Sverige og NSB Gjøvikbanen AS som trafikkerer Gjøvikbanen. Det blir årleg gjennomført 54 millionar reiser med NSB i Noreg. NSB AS har om lag 3300 tilsette i Noreg. Svenska Tågkompaniet har 325 tilsette, og NSB Gjøvikbanen har om lag 90 tilsette.

Bussverksemnda består av Nettbuss AS med dotterselskap som utfører busstransport i Noreg, Sverige og Danmark. Nettbuss har i den siste fireårsperioden kjøpt opp ei rekkje busselskap – det største av dei er bussverksemnda til Fjord1. Selskapet driv lokal og regional rutetrafikk på anbod frå fylkeskommunane, kommersielle ekspressbussruter og Team Verksted for intern og ekstern vedlikehaldsverksemd. I Noreg har selskapet aktivi-

tet over det meste av Midt- og Sør-Noreg. I Sverige har selskapet det meste av verksemnda si i Sørvest-Sverige, og i Danmark rundt København og i Ålborg-området. I 2012 hadde Nettbuss-konsernet 7800 tilsette. Av desse var 1084 tilsette i den svenske verksemnda og 495 i den danske.

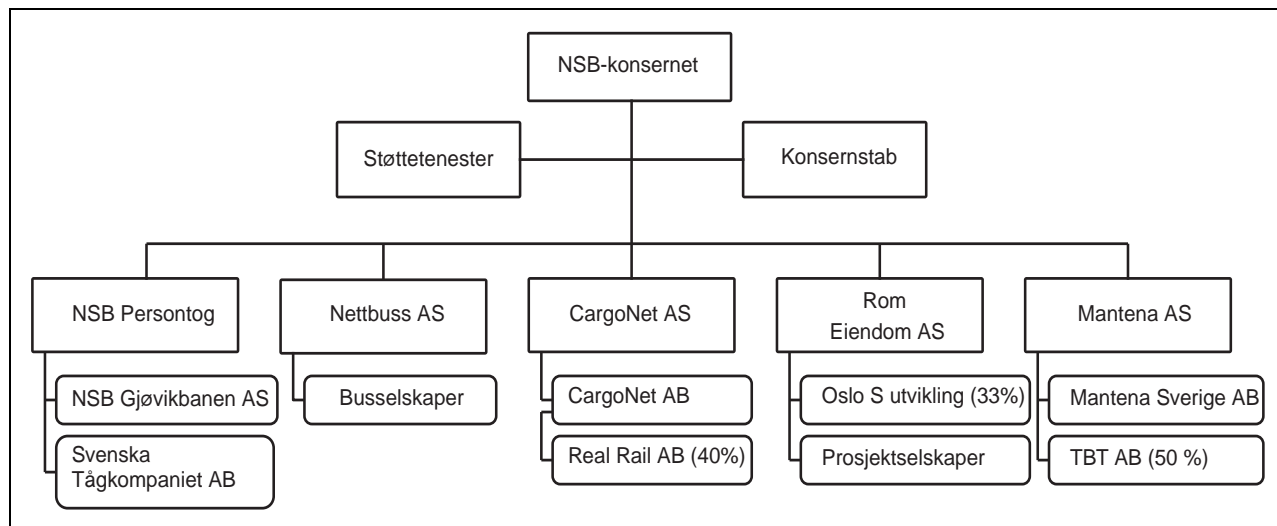
CargoNet AS driv godsverksemnda til NSB. CargoNet er den største godstransportøren på jernbane i Noreg og tilbyr togpendlar i Noreg og til og frå utlandet for konteinarttransport. Selskapet tilbyr òg systemtog som er spesialtilpassa industri med store regelmessige transportvolum. Selskapet fraktar om lag 435 000 TEU per år i Noreg, noko som svarer til om lag 217 000 vogn-tog. Dotterselskapet CargoNet AB har avvikla innanriks transport i Sverige i eigen regi, men har 40 prosent eigarskap i Real Rail AB, som tilbyr godstransport i Sverige. CargoNet AB leiger ut vogner til Real Rail AB. CargoNet AS er frå 2010 eit 100 prosent NSB-eigd selskap etter at NSB AS kjøpte dei resterande 45 prosentane av aksjane frå det svenske selskapet Green Cargo AB. CargoNet har om lag 630 tilsette.

Det er Rom Eiendom AS som driv eigedomsverksemnda til NSB-konsernet. Selskapet eig og forvaltar om lag 2200 eigedommar til ein samla verdi av rundt 9 milliardar kroner. Eigedomsporteføljen er på 990 bygg, av desse er 330 jernbanestasjonar, med ein total bygningsmasse på om lag 720 000 kvadratmeter som blir forvalta, drifta og halde ved like i regi av selskapet. Publikumsareal på stasjonar blir leigd ut til Jernbaneverket for sjølvkost. Rom Eiendom har ein utviklingsportefølje med eit utbyggingspotensial på om lag to millionar kvadratmeter. Rom Eiendom har fokus på knutepunktsutvikling og fortetting av stasjonsområde og stasjonsnære område for å gi auka trafikkgrunnlag for toget og andre kollektivmiddel. Selskapet har 95 tilsette. Rom Eiendom har eigarpostar i ei rekkje selskap. Det største er Oslo S Utvikling AS, der Rom Eiendom, Linstow Eiendom og Entra Eiendom eig 1/3 kvar. Oslo S Utvikling utviklar og sel eigedommar i Bjørvika i Oslo.

Vedlikehaldsverksemnda til NSB-konsernet blir driven av Mantena AS. Hovuddelen av verksemnda til selskapet er vedlikehald av tog for NSB, Cargo-

Net, NSB Gjøvikbanen, Flytoget og Jernbaneverket. Dotterselskapet Mantena AB driv tilsvarende tenester i Sverige. Saman med det Hong Kong-baserte MTR eig Mantena selskapet Tunnelbanan Teknik Stockholm AB (TBT), som held toga på tunellbanen i Stockholm ved like. Mantenas dot-

terselskap Mitrans AS har utført ombyggingar og modifiseringar for togmateriell og vedlikehald av skinnegående anleggsmaskiner. Verksemnda i Mitrans AS ble overført til Mantena AS per 1.1.2013. Mantena-konsernet har om lag 1150 tilsette i Noreg og Sverige.



Figur 4.1 Organisasjonskart NSB-konsernet 2013

Kjelde: NSB

5 Verksemnda sidan førre stortingsmelding om NSB

5.1 Den samla økonomiske utviklinga i konsernet frå 2008 til 2011

Konsernet har i fireårsperioden sidan førre stortingsmelding, som tok utgangspunkt i rekneskapa for 2007, hatt ein gjennomsnittleg årleg omsetningsvekst på 6,1 prosent og ein gjennomsnittleg driftsmargin på 2,8 prosent. Begge delar er svakare enn i førre periode. Den bokførte eigenkapitalen i konsernet var i 2008 på 6 421 millionar kroner, mens han i 2011 var på 6 502 millionar kroner. Totalkapitalen til konsernet var 17 120 millionar kroner i 2008 og 20 001 millionar kroner i 2011.

I den førre stortingsmeldinga var avkastingsmålet for konsernet sett til 7,2 prosent av den *marknadsverdivurderte eigenkapitalen*, som var berekna til 12,9 milliardar kroner. Deloitte AS gjennomførte ei ny verdivurdering per 31.12.2011 og har analysert utviklinga fram til då. Den marknadsverdivurderte eigenkapitalen var då berekna til 13,3 milliardar kroner. I tillegg til verdiauken på om lag 400 millionar kroner i perioden er det utbetalt 735 millionar kroner i utbytte. Til saman svarer dette til ei gjennomsnittleg årleg avkastning på den verdijusterte eigenkapitalen på om lag 2 prosent.

Avkastinga reflekterer dels oppnådde resultat og verdien av investeringane som er gjorde, og dels venta framtidig inntening ut frå aktuelle planar og prognosar. Hovudårsakene til det svake resultatet i perioden 2008–2011 er at persontrafikkverksemnda med tog fekk eit høgare kostnadsnivå enn føresett då trafikkavtalen med Samferdselsdepartementet for 2007–2010 blei inngått i 2006. Godstrafikken har vore ramma av nedgang i omsetninga som følgje av finanskrisa, stengingar på grunn av feil ved infrastrukturen og auka konkurranse med vegtransport og nye togselskap. Nettbuss har hatt eit høgt investeringsnivå, blant anna som følgje av krav til investering i nye bussar i samband med anbod. Nettbuss sine resultat har vært preget av låga marginar som er gjennomgåande i bransjen. Egedomsverksemnda har gitt gode resultat. Prognosane framover vil bli drøfta i neste kapittel.

Regjeringa konstaterer at dei samla finansielle resultatata for konsernet i perioden 2008–2011 ikkje er tilfredsstillande samanlikna med avkastingsmålet som blei sett i samband med førre stortingsmelding. Resultata for persontogverksemnda er likevel klart forbetra i 2011, og tala for 2012 er svært gode. Det kjem ikkje minst av at offentleg kjøp auka med om lag 350 millionar kroner per år frå 2011. Godsverksemnda hadde eit botnår i 2011, men tala for 2012 viser at tiltak som CargoNet har sett i verk for å auke lønnsemnda, har hatt effekt. Meir punktlege tog har òg påverka resultatata positivt. Egedomsverksemnda hadde store salsgevinstar i 2012, og det medverkar vesentleg til det gode konsernresultatet. Resultata for dei enkelte verksemdsområda blir drøfta nedanfor.

5.2 Resultat for verksemdsområda for perioden 2008–2011

Persontogverksemnda

Persontogverksemnda omfattar verksemnda i NSB AS og dei heileigde dotterselskapa NSB Gjøvikbanen AS og Svenska Tågkompaniet AB.

Punktlegheit og nøgde kundar høyrer nøye saman. I perioden 2008–2010 var punktlegheita for persontog i Noreg (inkludert Flytoget) vesentleg under målet om 90 prosent punktlege tog, særleg som følgje av problem med infrastrukturen. Men i 2011 og 2012 er det registrert kraftige forbetringar. Desse åra var høvesvis 87,1 og 89,7 prosent av persontoga til NSB i rute. Betre vinterberedskap, fornying av Oslotunnelen og betre vedlikehaldsrutinar i NSB har bidrege til det. Kundetilfredsheitindeksen (KTI) steig frå 66 i 2010 til 68 i 2011 og 69 i 2012. Det viser at innsatsen til Jernbaneverket og NSB gir gode resultat, samtidig som det er rom for ytterlegare forbetringar.

Mellom 2008 og 2011 har NSB gjennomført viktige moderniseringsprogram for både lokaltog og langdistansemateriell. Frå 2011 starta leveransane av 50 togsett av typen FLIRT for kort- og mellombdistanse, ei investering på vel 4 milliardar kroner. Togsetta er gradvis sette inn i trafikk. Dei

Tabell 5.1 Nøkkeltal for NSB-konsernet.

NOK millionar	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Totale inntekter	8 634	9 168	9 994	10 329	10 917	11 179	12 328	13 780
<i>Vekst i prosent</i>		6,2	9,0	3,4	5,7	2,4	10,3	11,8
Driftsresultat	687	668	731	105	550	379	207	1 192
<i>Driftsmargin</i>	8,0	7,3	7,3	1,0	5,0	3,4	1,7	8,7
Årsresultat	442	511	545	3	311	254	-126	729
<i>Resultatmargin</i>	5,1	5,6	5,5	0	2,8	2,3	-1	5,3
Eigedelar	12 425	13 339	14 220	17 120	18 283	19 421	20 001	24 051
Renteberande gjeld	2 102	2 088	2 156	5 453	5 908	7 603	8 094	9 166
Eigenkapital	6 378	6 659	6 821	6 421	6 737	6 796	6 502	7 302
<i>EK-del</i>	51	50	48	38	37	35	33	30

nye togsetta vil delvis erstatte gammalt materiell og delvis gi auka kapasitet. Togsetta er ein føresetnad for å gjennomføre ny grunnrutemodell på Austlandet. NSB har i tillegg, etter tilsegn frå Samferdselsdepartementet om restverdigaranti, utløyst opsjon på ytterlegare 16 togsett, som vil bli leverte frå 2014.

Etter ein periode med god vekst frå 2003 til 2008 var trafikkvolumet, både målt i reisande og passasjerkilometer, om lag det same fram til 2011. Problem med infrastrukturen og toga vintrane 2009 og 2010, i tillegg til lange stengingsperiodar for å utbetre Oslotunnelen, er truleg viktige årsaker til dette. I 2012 auka trafikkvolumet med om lag 3 prosent samanlikna med 2011, til 54 milliardar personkilometer.

Då den førre stortingsmeldinga om NSB blei lagd fram, var det inngått avtale mellom staten og NSB om kjøp av persontrafikk med tog for perioden 2007–2010 for om lag 1,6 milliardar kroner per år. Denne avtalen viste seg å ikkje bidra nok til at persontrafikken for NSB AS blei lønnsam, mellom anna på grunn av uventa høgare personal-kostnader og vesentleg større kostnader knytte til alternativ transport ved avvik i togtrafikken enn dei førre åra.

Det blei inngått ein ettårskontrakt for 2011 som retta opp den skeive utviklinga. Offentleg kjøp auka frå om lag 1,6 milliardar til 2,1 milliardar kroner, noko som førte til at offentlig kjøp sin del av transportinntektene auka frå om lag 38 prosent til 45 prosent. I 2011 blei det inngått ein ny trafikkavtale for perioden 2012–2017 der avvik i venta utvikling delvis kan korrigerast begge vegar. For staten, både som eigar og kjøpar, er det viktig at avtalen er balansert og

føreseieleg, samtidig som han inneheld insentiv som stimulerer til både inntektsvekst og kostnadsdisiplin.

Dotterselskapet NSB Gjøvikbanen AS driv trafikken på Gjøvikbanen etter at selskapet vann anbuds konkurransen i 2005. Kundetilfredsheita er god. Det samla driftsresultatet i perioden 2008–2011 er -4,3 millionar kroner. Mellom anna har vognslitasjen vore større enn venta som følgje av problem med skinnegangen. Rekneskapan for 2012 viser likevel eit positivt resultat på om lag 1 million kroner.

Dotterselskapet Svenska Tågkompaniet AB hadde i same perioden eit samla resultat på -40 millionar kroner. Det var ikkje tilfredsstillande, men i 2012 blei det eit positivt resultat på 10 millionar kroner.

Det samla driftsresultatet i persontogverksemda i NSB-konsernet i perioden 2008–2011 blei -76 millionar kroner, som ikkje er tilfredsstillande. For 2012 var det samla driftsresultat for persontogverksemda 372 millionar kroner.

Godstransportverksemda

Godstransportverksemda omfattar CargoNet AS med dotterselskap. Fram til 2012 dreiv CargoNet transportar i eigen regi i Sverige gjennom dotterselskapet CargoNet AB. CargoNet AB leiger i dag ut vogner til det nyetablerte selskapet Real Rail AB, der CargoNet AB eig 40 prosent. Dotterselskapet Terminaldrift AS har frå 2008 drive godsterminalen på Ganddal ved Stavanger.

Det viktigaste tilbodet til CargoNet er transport av konteinrar og semitrailerar, og selskapet har om lag 90 prosent marknadsdel i Noreg av

slike jernbanetransportar. Talet på TEU (Twenty-foot equivalent unit) er derfor den mest relevante volumindikatoren. Volumet har gått ned frå 557 000 TEU i 2008 til 460 000 TEU i 2011, ein nedgang på 17,5 prosent. Årsakene er redusert etterspurnad som følge av finanskrisa, svekt tillit frå transportkjøparar grunna dårleg punktlegheit og regularitet, særleg på grunn av problem med infrastrukturen, og prispress frå lastebil. Med store faste kostnader slår inntektssvikt kraftig ut i lønnsmda for godstransport på jernbane. Det samla driftsresultatet for godsverksemda i perioden var -366 millionar kroner.

Driftsresultatet i 2011 var på -224 millionar kroner. I 2011 og 2012 tok ein kraftig grep for å betre økonomien i CargoNet med reduksjon av ulønnsame transporttilbod og avvikling av innanrikstrafikken i eige regi i Sverige. Det har òg ført til omstillingskostnader. Bortsett frå at Dovrebanen var stengd i nesten to månader i 2012 på grunn av ras, har det vore forbetringar i regularitet og punktlegheit for godstrafikken òg. I 2012 blei driftsresultatet på -70 millionar kroner. Det vil soleis vere nødvendig med ytterlegare tiltak. Eit dilemma er at politiske ønske om å halde oppe eit omfattande transporttilbod på jernbanen av omsyn til miljø og trafikktryggleik kan vere vanskelege å kombinere med behovet for ei tilfredsstillande bedriftsøkonomisk lønnsemd, gitt mellom anna den harde konkurransen som kjem frå vegtransporten. Ei av dei viktigaste statlege oppgåvene vil vere å sørge for at infrastrukturen gir grunnlag for ei lønnsam godstransportverksemd.

Bussverksemda

Nettbuss-konsernet driv busstrafikk i Noreg, Sverige og Danmark. Hovudaktiviteten er rutekøyring etter anbod for lokale og regionale myndigheter, mens ekspressbussruter på kommersielt grunnlag utgjør om lag 15 prosent av omsetninga. Nettbuss er det største busselskapet i Noreg med ein marknadsdel på vel 30 prosent.

Talet på reisande innanfor Nettbuss-konsernet i perioden 2008–2011 auka frå 104 til 126 millionar, det vil seie ein gjennomsnittleg auke på om lag 6 prosent per år. Tala reflekterer meir utviklinga av kontraktvolum og oppkjøp enn trafikkutviklinga i marknaden. Til samanlikning viser statistikken for den norske bussbransjen samla sett ein gjennomsnittleg årleg auke i passasjeretalet på om lag 1,5 prosent frå 2005 til 2010.

Kundetilfredsheita er svært høg. I 2011 var KTI 82 som eit snitt for selskapa i konsernet.

Ekspressbusskonseptet Bus4You oppnådde i 2012 ein score på heile 91.

Det samla driftsresultatet i bussverksemda i perioden 2008 til 2011 er 357 millionar kroner.

Totalkapitalen til Nettbuss-konsernet utgjorde per 31.12.2011 3,8 milliardar kroner. Eigenkapitaldelen var om lag 16 prosent. Den årlege avkastninga på totalkapitalen har vore låg. Samanlikna med andre større aktørar i den nordiske bussbransjen har både resultatgraden og omsetningsveksten vore god, men veksten har medført store investeringar i nye bussar finansierte med lån. Driftsresultatet i 2012 er likevel svekt som følge av nedskrivingar av goodwill og bussar og enda på -13 millionar kroner.

Eigedomsverksemda

Dotterselskapet Rom Eiendom AS forvaltar og utviklar eigedommane til NSB. Eigedommane blir brukte både finansielt og til å støtte trafikkverksemda, mellom anna ved knutepunktutvikling. Eigedommar som blir selde, vil normalt vere ferdig utvikla. Selskapet har interesser i ei rekkje heil- eller deleigde «Single Purpose»-selskap knytte til enkeltprosjekt. Oslo S Utvikling, som Rom Eiendom eig saman med Linstow Eiendom og Entra Eiendom med 1/3 kvar, har inngått avtale med DNB Liv om sal av eigedommar for 4,8 milliardar kroner.

På stasjonane eig Rom Eiendom vanlegvis bygningane, mens Jernbaneverket eig spor og plattformar og leiger offentlege areal av Rom Eiendom. På dei fleste større godsterminalane eig både Rom Eiendom og Jernbaneverket lastegater og spor. Samferdselsdepartementet vedtok i 2008 at ein skulle leggje opp til ein gradvis omlegging av både eigarskapen til og drifta av dei viktigaste godsterminalane. Vedtaket står framleis ved lag og inneber at der staten går inn med investeringsmiddel bør det, der dette vurderast som formålstentleg, bli ein direkte statleg eigarskap. Det er bestemt at Jernbaneverket skal overta areal frå Rom Eiendom i Narvik.

Hovuddelen av omsetninga til selskapet kan fordelast på utleige til andre selskap i NSB-konsernet, utleige til eksterne og resultat frå sal av eigedommar. Omsetninga steig frå 523 millionar kroner i 2008 til 797 millionar kroner i 2011. Samla driftsresultat i perioden 2008–2011 er 1 289 millionar kroner.

Den bokførte totalkapitalen til Rom Eiendom per 31.12.2011 var på 6,7 milliardar kroner, med ein eigenkapitaldel på om lag 17 prosent. Eigedomsmassen til selskapet blir vurdert av eksterne

kvart år, og nettoverdien på dette grunnlaget var estimert til å vere om lag 3 milliardar kroner høgare enn bokført. Eigedommane utgjer ein viktig del av NSB-konsernet sine aktiva. Frå 2012 er det innført nye rekneskapsprinsipp som inneber at investerings eigedommar blir bokførte til verkeleg verdi.

På grunn av høge inntekter frå sal av eigedommar i Bjørvika fekk eigedomsverksemda eit svært godt driftsresultat i 2012 på 877 millionar kroner.

Vedlikehaldsverksemda

Verkstadene i NSB-konsernet blir drivne av Mantena AS. Vedlikehald var tidlegare rekna som støtiefunksjon, men er frå 2012 definert som eige verksemdsområde. Hovuddelen av verksemda er togvedlikehald i Noreg for NSB-konsernet.

Omsetninga til Mantena AS med dotterselskap i Noreg og Sverige har vakse frå vel 1 milliard kroner i 2008 til vel 1,3 milliardar kroner i 2011. Selskapet har i perioden hatt eit samla driftsresultat på 54 millionar kroner.

5.3 Samfunnsansvar

Samfunnsoppdraget til NSB-konsernet er å skape verdiar for eigaren og samfunnet gjennom å sørge for effektiv, tilgjengeleg, sikker og miljøvennleg transport av personar og gods. I tillegg har konsernet eit samfunnsansvar som går ut over det som er lovpålagt. Ein skal unngå skadar på menneske og miljø. NSB-konsernet skal ha arbeidsplassar med lågt sjukefråvær, likestilling mellom kjønna og mangfald. Det skal vere eit høgt etisk nivå og tiltak mot korrupsjon. I tillegg til rapportar om økonomisk utvikling og trafikkutvikling utarbeider konsernet kvart år ein eigen samfunnsrekneskap.

Talet på tilsette auka i perioden 2008–2011 frå 11 324 til 12 840. Sjukefråværet i konsernet gjekk ned frå 8,7 prosent i 2008 til 7,7 prosent i 2011, omtrent på linje med transportbransjen elles.

Kvinnedelen har vore omtrent uendra dei siste fire åra. I NSB AS er han på 30 prosent, mens kvinnedelen av nyrekrutterte i NSB AS har variert mellom 37 prosent (2009) og 50 prosent (2011). Talet på medarbeidarar med innvandrarbakgrunn i NSB AS auka frå 4,4 prosent i 2008 til 6,9 prosent i 2011.

Trafikktryggleiken på norsk jernbane er generelt god. Likevel omkom i alt 20 personar i tilknytning til jernbanedrift i Noreg i åra 2008–2012. Ingen passasjerar eller tilsette omkom. Statistikken omfattar både persontrafikk og godstrafikk. Dei to alvorlegaste hendingane skjedde i 2010. Tre personar omkom og fire blei hardt skadde då ein vognstamme med tomme godsvogner trilla ukontrollert frå Alnabru til Sjursøya. Same året blei 40 passasjerar skadde, tre av dei alvorleg, då eit svensk tog i grenseoverskridande trafikk spora av på Skotterud. Ei anna alvorleg hending, utan personskadar, var då eit passasjertog køyrde inn i eit brennande snøoverbygg på Myrdal i 2011. To motorvognsett blei heilt øydelagde. NSB arbeider kontinuerleg med å halde oppe og forbetre tryggleiksnivået ut frå egne erfaringar og på bakgrunn av tilsyn og rapportar frå Statens jernbanetilsyn og Statens havarikommisjon for transport.

NSB sitt fremste bidrag for å betre det ytre miljøet er at transportverksemda med tog og buss i seg sjølv er mindre miljøskadeleg enn andre transportformer. NSB arbeider i tillegg for at både transportverksemda og andre konsernaktivitetar skal vere så miljøvennlege som mogleg. Sidan 2005 har NSB samarbeidd med Enova om ENØK-prosjekt som omfattar både energisparing og overgang til fornybare energikjelder. Forutan tekniske forbetringar og utskiftingar omfattar tiltaka program for energiøkonomisk køyrestil både i tog- og bussverksemda.

Rom Eiendom arbeider for meir miljøvennlege bygg og fekk i 2010 sertifisert nybygget til NSB sitt kompetansesenter på Sundland i Drammen til energiklasse A, det første i denne klassen i Noreg. Vidare er det eit mål at dei nye hovudkontora til NSB og Gjensidige Forsikring, som er under oppføring i Schweigaardsgate i Oslo, skal bli sertifiserte som «Excellent» etter den nye miljøsertifiseringsstandarden BREEAM.

Konsernet arbeider systematisk med å motarbeide korrupsjon og fremje etisk handel. Dei etiske retningslinjene til konsernet er tilgjengelege på Internett, det same gjeld dei etiske krava til leverandørane. NSB har innført formelle egenerklæringer for toppleiarane som mellom anna skal innehalde ei stadfesting på at dei innanfor eige ansvarsområde arbeider systematisk med å etterleve NSB-konsernet sine retningslinjer for etikk og samfunnsansvar.

6 NSB sine planar for 2013–2017

I den strategiske planen, som rullerer kvart år og blir lagd fram for samferdselsministeren i samsvar med § 10 i selskapsvedtektene, beskriv NSB planane til konsernet for dei kommande fem åra. § 10-planen er vedlagt denne stortingsmeldinga. I samband med arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2014–2023 har NSB utarbeidd dokumentet «Oftere, raskere og mer miljøvennlig», som er eit innspel i arbeidet med NTP. I dette dokumentet viser NSB korleis toget kan vere ein del av løysinga på utfordringane som følgjer av ein venta stor befolkningsvekst i og omkring dei største byane i landet.

Regjeringa er einig med NSB i at tog gir størst nytte der det er store trafikkstraumar. Grensekostnadene er små når togtilbodet først er etablert. Det er størst miljøgevinst ved å satse på elektriske tog og der trafikantnyttan er størst. Derfor legg regjeringa i NTP opp til at jernbanen skal ha ei sentral rolle når det gjeld å forbetre tilbodet for arbeidsreiser i lokal- og regionaltrafikken rundt dei større byområda.

6.1 Konsernet

I samsvar med formålsparagrafen til NSB skal selskapet drive persontrafikk med tog i Noreg, transport av personar og gods i Noreg og andre nordiske land og verksemd som står i naturleg samanheng med dette. NSB legg i § 10-planen opp til å vidareføre konsernet med verksemdsområda persontrafikk og godstrafikk med jernbane, buss, eigedom og togvedlikehald. NSB vil framleis kunne vere ein leiande norsk aktør i transportmarknaden og eit alternativ til dei store internasjonale transportselskapa. Det vil særleg vere viktig ved ei eventuell liberalisering av persontransport med tog, i tillegg til buss. Det vil vere mogleg å utnytte kompetansen frå dei ulike verksemdsområda, ta ut stordriftsfordelar og spreie risikoen.

Regjeringas vurdering

Regjeringa støttar opp om NSB som eit breitt transportkonsern, men legg vekt på at det pri-

mære målet til staten er å sørge for eit velfungerande transporttilbod for personar og gods på jernbane i Noreg. Selskapet kan drive verksemd som står i naturleg samanheng med dette og som styrkjer dette tilbodet finansielt, kompetansesmessig eller på annan måte.

Innanfor dei rammene staten som eigar set, ventar regjeringa at alle einingar i konsernet arbeider for å innfri forventingane til kundane og drive kostnadseffektivt.

6.2 Persontog

NSB ønskjer å bidra til at kollektive transportmiddel skal ta auken i trafikkveksten i byområda. NSB reknar med at dette inneber behov for ein årleg trafikkvekst på om lag 3,5 prosent for persontrafikken på jernbanen, noko som vil krevje ein kraftig kapasitetsauke i materiellparken og i infrastrukturen.

Stortinget har dei seinare åra løyvd store beløp for å betre kapasiteten og kvaliteten i infrastrukturen på strekninga Asker-Lysaker og i Oslo-tunnelen. Det auka togtilbodet i desember 2012 og desember 2014 er gjort mogleg gjennom å skaffe 50 nye togsett til intercity-trafikken og lokaltrafikken i Oslo-området. Desse setta skal delvis erstatte gammalt materiell som blir utrangert, og delvis auke kapasiteten gjennom ein vesentleg større materiellpark. Ut over dette er det bestilt 16 nye lokaltogsett som skal leverast frå 2014. 14 av dei vil erstatte 30 år gamle togsett. Dei nye togsetta skal utstyrast med det nye signalsystemet ERTMS, som vil bli innført på det norske jernbanenettet. Togsetta vil mellom anna trafikere den austre linja på Østfoldbanen, som skal vere prøvestrekning for ERTMS-utbygginga. Anskaffinga av nye togsett skal harmonisere med føresetnadene i avtalane med Samferdselsdepartementet om offentleg kjøp. Staten har gitt NSB ein restverdigaranti som reduserer NSB sin risiko i samband med anskaffingane, sidan levetida til det rullande materiellet langt overstig lengda på den enkelte trafikkavtalen.

I § 10-planen og i innspelet til Nasjonal transportplan har NSB òg skissert behova for ytterlegare materiellanskaffingar. Desse vil vere avhengige av ambisjonane for offentleg kjøp etter 2017, når den noverande trafikkavtalen går ut, og av at ein rekkje infrastrukturprosjekt blir ferdigstilte. I tillegg kjem utskiftingsbehov som følgje av at materiellet når teknisk/økonomisk levealder. I planane ligg leveranse av 30 nye togsett frå 2018 og utover. Det vil krevje at finansiering og restverdisikring blir avklart mellom NSB og staten ved Samferdselsdepartementet. Investeringa i 30 togsett er berekna til 2,6 milliardar kroner.

Regjeringas vurdering

Som det går fram av NTP er regjeringa einig med NSB i at ein oppnår mykje samfunnsnytte ved å sørge for at mest mogleg av pendlartrafikken til og frå dei største byane blir avvikla med tog, og at selskapet må prioritere dette. Det er likevel òg selskapet si oppgåve å binde saman resten av landet på ein trygg og påliteleg måte med minst mogleg miljøbelastning. Regjeringa føreset at NSB har eit nært samarbeid med fylkeskommunane om ruteopplegg, takstar og knutepunkt. Eit betre samspel mellom tog og ekspressbussrutene til Nettbuss vil gjere kollektivtrafikken meir attraktiv og samtidig styrkje lønnsmda til NSB-konsernet. Men konkurranselovgivinga, reglane for offentlege anskaffingar og statstøttereglane set grenser for kva tiltak det er mogleg å gjennomføre.

Personotogverksemnda i Sverige (Svenska Tågkompaniet AB) skal støtte NSB finansielt og må forbetre resultatet. Tala frå 2012 indikerer at det vil kunne lykkast. Regjeringa legg elles til grunn at persontrafikkverksemnda skal drivast forretningsmessig, og at staten sitt bidrag skal vere langsiktige avtalar om offentlege kjøp, som føreset ei løpande effektivisering av drifta og betydeleg kostnadsdisiplin.

Regjeringa vil vidareføre NSB si rolle som det nasjonale jernbaneselskapet i landet. Det blir difor ikkje lagt opp til å innføre konkurranse for innlandsk persontrafikk no. Dersom det føreliggjande forslaget til Jernbanepakke 4 frå EU-kommisjonen skulle bli vedteke, ville det krevje at fri konkurranse blir innført seinast frå desember 2019. Forslaget legg vidare opp til at det heller ikkje vil bli tillate med direktetildeling av kontraktar om offentleg kjøp. Det er likevel høgst usikkert korleis det endelege direktivet kjem til å lyde, ettersom det er stor usemje blant medlemslanda. Regjeringa vil ta stilling til vidareføring av

konkurranse på Gjøvikbanen i god tid før kontrakten med NSB Gjøvikbanen AS går ut i 2016.

I januar 2013 blei det inngått ein avtale med Flytoget AS (som staten eig ved Nærings- og handelsdepartementet) som presiserer rettane og pliktene til selskapet i tråd med tidlegare stortingsvedtak og i samsvar med kollektivtrafikkforordninga til EU. Det inneber at NSB ikkje kan drive rein tilbringartransport til Oslo lufthamn Gardermoen, men at flyplassen kan betenast av NSB-tog som primært rettar seg mot andre reisande.

6.3 Godstog

CargoNet satsar primært på transport av konteinrar og semitrailerar mellom dei største norske byane, til Nord-Noreg og til og frå utlandet. I tillegg køyrer dei systemtog for treforedlingsindustrien og annan industri, og tanktog med flydrivstoff til Oslo lufthamn Gardermoen.

Utfordringa for selskapet er å få lønnsam drift i ein vanskeleg konkurransesituasjon. Den relative konkurransekrafta mot lastebiltrafikken er svekt som følgje av betre vegar og lågare prisar på lastebiltransport. I tillegg har det dei siste åra vore ei rekkje stengingar på jernbanen på grunn av feil i infrastrukturen, noko som har redusert inntektene til selskapet, auka kostnadene og svekt tilliten frå transportkjøparane.

Frå 2012 køyrer ikkje CargoNet interne svenske ruter. Dette og andre rasjonaliseringstiltak har gitt ei kraftig, men ikkje god nok resultatforbetring. Selskapet vil derfor måtte arbeide vidare med å tilpasse transporttilbodet, utnytte ressursane betre og få fleire lønsame kontraktar.

Regjeringas vurdering

Regjeringa ønskjer meir gods frå veg til bane og arbeider for å gjere infrastrukturen meir påliteleg og gjere det mogleg å køyre lengre tog. I NTP er det foreslått å sikre betre konkurranseforhold i godstogbransjen ved å leggje ansvaret for terminaldrift til Jernbaneverket. Før ein endeleg avgjer dette skal dei økonomiske konsekvensane ved at Jernbaneverket må kjøpe eller leige grunn og utstyr frå NSB avklarast.

Det er viktig for staten at CargoNet opererer i marknaden på lang sikt, då det truleg er vanskeleg for konkurrentane å etablere eit like omfattande godstogtilbod. Regjeringa støttar derfor tiltaka til selskapet som er eigna til å betre lønnsmda.

6.4 Buss

Nettbuss har i dag vel 30 prosent av den norske bussmarknaden. Det meste av lokaltrafikken er anbudsutsett, og resten kjem til å bli det i løpet av få år. Nettbuss har ikkje ambisjonar om å oppnå ein særleg større marknadssdel. Derimot har konsernleiinga opplyst at dei vil konsentrere seg om å vinne anbod på rutetraffikk som sikrar ei tilfredsstillande avkastning av investeringane og leveransar av god kvalitet. I Sverige og Danmark er det potensial for ein høgare marknadssdel, men også her er kravet til lønnsemd i kontraktane overordna. Ekspresbuss-strategien byggjer på ei satsing med Nettbuss som hovudvaremerke. Eit ledd i denne strategien er å gå ut av marknadssamarbeidet i NOR-WAY Bussekspress for å stå friare til å kunne utvikle eit attraktivt ekspresbussnett i Skandinavia.

Regjeringas vurdering

Regjeringa meiner at Nettbuss er ein viktig del av NSB-konsernet, men føreset at selskapet arbeider med å betre lønsemda. Heile bussbransjen er prega av låg lønnsemd, og det er ikkje haldbart på lengre sikt. Regjeringa ventar at det stillast større krav til lønnsemd ved anbodsinnlevering.

6.5 Eigedom

NSB sitt dotterselskap Rom Eiendom AS eig areal og bygningar i tilknytning til stasjonar og godsterminalar. Tyngdepunktet av eigedomsverksemda er knytt til dei største byane i Sør-Noreg. Strategiske eigedommar ønskjer ein å behalde til bruk for konsernet og til utleige til formål som støttar opp om transportverksemda til konsernet og annan kollektivtraffikk. Stasjonsområda blir utvikla vidare til knutepunkt med trafikkfunksjonar, butikkar, bustader og næringsareal. Det gir dei reisande ein enkel overgang mellom transportmidla og bidreg positivt til å utvikle sentrum på staden. Inntektene frå eigedomsverksemda styrker NSB-konsernet finansielt.

Regjeringas vurdering

Det er sentralt for regjeringa at eigedomsverksemda kompletterer utbygginga av jernbaneinfrastrukturen. Regjeringa meiner at eigedomsverksemda på ein bra måte bidreg til at NSB løyser

samfunnsoppdraget sitt, som er å sørge for effektiv, tilgjengeleg, sikker og miljøvennleg transport. Ei god sentrumsutvikling omkring stasjonane vil gi eit meir berekraftig samfunn fordi det reduserer det samla transportbehovet. Satsinga på miljøbygg trekkjer i same retninga. Gode knutepunkt er nødvendig for å gjere toget til eit attraktivt transportmiddel og er ein naturleg del av reisekjeda. At eigedomsverksemda gir NSB-konsernet ei tryggare økonomisk plattform, er viktig for staten som eigar.

Det er heilt nødvendig å tilpasse eigedomsverksemda til dei eksisterande og framtidige behova til jernbanedrifta. Det krev eit nært og konstruktivt samarbeid med Jernbaneverket. Regjeringa føreset at planar og tiltak skal avklarast mellom Rom Eiendom og Jernbaneverket før dei blir lagde fram for andre. Areal må utnyttast på ein måte som er til beste for passasjerane og godskundane. Så lenge det ikkje er aktuelt med fri konkurranse om innanlands persontraffikk, meiner regjeringa at det gir størst nytte å ha Rom Eiendom som eit dotterselskap i NSB-konsernet.

6.6 Togvedlikehald

Hovudtyngda av togvedlikehald er knytt til driftspausebasert vedlikehald. Nyare tog har gjerne noko lengre vedlikehaldsintervall, og vedlikehaldsomsfanget blir mindre når togparken blir fornya. På den andre sida blir togparken til NSB Persontog større, så det samla omsfanget blir ikkje vesentleg endra.

Det er òg ein interessant marknad utanfor landegrensene. Mantena er etablert med dotterselskap og eit deleigd selskap i Sverige som har vist seg å vere konkurransedyktig. Verksemda i Sverige har bidrege til kompetanseheving i dei norske verkstadene. Selskapet har planar om å delta i anbod i Sverige og Noreg, men NSB Persontog og CargoNet vil bli prioritert.

Regjeringas vurdering

Så lenge omsetninga frå eksterne kundar ikkje overstig 20 prosent av den samla omsetninga, er det ikkje nødvendig å setje NSBs kjøp av vedlikehaldstenester ut på anbod. Regjeringa meiner at dette har prinsipiell betydning, og krev å bli orienterte dersom det er sannsynleg at prosentdelen vil overstige 20.

7 Vurderingar av økonomien til NSB i perioden 2013–2017

7.1 Venta økonomisk utvikling

NSB har hatt ein gjennomsnittleg omsetningsvekst på 6,1 prosent i perioden 2008–2011, ei avkasting på verdivurdert eigenkapital på om lag 2 prosent og ei fallande lønnsemd med ein gjennomsnittleg driftsmargin på 2,8 prosent. Lønns- emda til konsernet er venta å betre seg.

Dei viktigaste bidraga til den venta resultatforbetringa er inntektsauke i NSB Persontog, auka leigeinntekter i Rom Eigedom og resultatforbetringar i Nettbuss og CargoNet. Resultatet før skatt per år er venta å gå frå om lag 400 millionar kroner i 2013 til meir enn 700 millionar kroner i 2017.

NSB Persontog er venta å betre lønns- emda som følgje av auka offentlege kjøp av persontransportte- nester, fleire passasjerar, reduserte kostnader rela- terte til driftsavbrot og kostnadseffektivisering i verksemnda. CargoNet er venta å oppnå ei lønns- emdsforbetring gjennom verksemdskonsolidering, betre driftsstabilitet på infrastrukturen og effektiv- ivering av den norske verksemnda. For NSB Person- tog og CargoNet er inntektsutviklinga i stor grad avhengig av standarden på jernbaneinfrastrukturen.

Nettbuss arbeider med å betre lønns- emda i kon- sernet. Inntektsutviklinga er avhengig av kva anbod på rutetraffikk ein vinn, og kva marginar som er lagde inn i anboda. Det er knytt betydeleg uvisse til volum- utvikling og resultat i perioden 2013–2017 på grunn av omfattande anbodusetting i perioden. Rom Eiend- om er venta å ha ei relativt stabil og god lønns- emd i planperioden knytt til sal av eigedom. Auka leigeinn- tekter vil også forbetre driftsresultatet. For Rom Eiend- om er marknaden for sal og utleige av eigedom viktig for inntekts- og resultatutviklinga. Det er venta at Mantena vil ha ei stabil lønns- emd som følgje av i hovudsak leveransar til NSB-konsernet.

7.2 NSBs investeringsprogram

Konsernets planer inneber investeringar på om lag 16 milliardar kroner i perioden 2013–2017. Investeringane overstig kontantstraumen i kon- sernet og fører til eit behov for å auke konsernets renteberande gjeld. Det medfører auka finansiell risiko. Dei største investeringane er planlagde for NSB Persontog, Nettbuss og Rom Eiendom.

Boks 7.1 Makroøkonomisk grunnlag

Ein risikofaktor som gjeld heile NSB-konsernet, er den generelle økonomiske konjunkturutvik- linga i Noreg og resten av verda. I Nasjonalbud- sjettet 2013 under «Hovedlinjer i den økono- miske politikken og utsiktene for norsk øko- nomi» peiker Finansdepartementet mellom anna på følgjande faktorar som viktige for norsk økonomi:

- Den vedvarande finansielle krisa i euroområ- det har i snart tre år forsterka dei negative etterverknadene av tilbakeslaget i 2008 og 2009.
- Låg økonomisk vekst og stor gjeld i EU-landa har svekt tilliten til statsfinansane i fleire land. Den europeiske sentralbanken klar- gjorde tidleg hausten 2012 kva han kan gjere

for å sikre eurosamarbeidet. Det har ført til lågare renter på spanske og italienske stats- lån.

- BNP hos handelspartnarane til Norge vil tru- leg vekse med 1,75 prosent i 2013. Den øko- nomiske veksten i OECD-landa er for låg til å auke sysselsetjinga i vesentleg grad, og berekningar viser at arbeidsløysa kjem til å halde seg høg. Situasjonen internasjonalt er skjør, og det er stor risiko for at det blir ei sva- kare utvikling enn det som er lagt til grunn.
- Sterk oppgang i etterspurnaden frå hushalda i Noreg og frå oljeverksemnda har bidrege til å auke veksten i norsk økonomi frå første halvår 2011 til første halvår 2012. Syssel- setjinga veks, og arbeidsløysa er låg.

Dei planlagde investeringane for NSB Person- tog i planperioden 2013 til 2017 er berekna til 5,8 milliardar kroner. Praktisk talt alle desse midla skal nyttast til offentleg kjøpt trafikk. Investeringsbeløpet inkluderer deler av betalinga for 50 nye lokaltog og regiontog som blir fasa inn i løpet av 2012 til 2014 med ei investeringsramme på totalt 4,2 milliardar kroner. 16 nye lokaltog blir kjøpte inn for innfasing i 2014 til 2015 med ei investeringsramme på 1,3 milliardar kroner. To av togsetta blir finansierte gjennom «75-øringen», som er avsett i eige fond frå Oslopakke 2-avtalen. I tillegg planlegg ein oppgradering av delar av den eksisterande togparken.

Ifølgje § 10-planen planlegg NSB Persontog å investere i ytterlegare 30 togsett til 2,6 milliardar kroner for innfasing frå 2018. Staten skal på eit seinare tidspunkt avgjere om dette vil bli naudsynt i samband med vurdering av eventuell søknad om restverdigaranti frå NSB og ny avtale om offentleg kjøp. Dersom desse 30 togsetta vert tinga, må NSB utbetala store delar av kjøpesummen i planperioden og dette er innarbeidd i investeringsoverslaget. Dersom talet på reisande auker meir enn venta kan behovet for fleire togsett bli høgare.

Nettbuss har eit høgt investeringsnivå som følgje av at bussbransjen er ein kapitalintensiv sektor. Ved nye anbod er det som regel krav om å kjøpe nye bussar. Anbodsperiodar som er kortare enn levetida til bussane, gjer at investeringsnivået i bransjen blir pressa opp. Dei årlege investeringane for Nettbuss vil avhenge av kva anbod som vinnast. I verddivurderinga er det lagt til grunn at Nettbuss gjevner anbodsutsette kontraktar, og investeringane vert anslått å ligge på mellom 700 millionar og 1 milliard kroner per år, til saman om lag 4,2 milliardar kroner i planperioden. Krav til høgare avkastning ved levering av anbod kan lede til færre kontraktar og lågare investeringsbehov.

Strategien til Rom Eiendom inneber auka aktivitet rundt stasjonsområda og på dei mest sentrale eigedommane til selskapet dei kommande åra. Dei årlege investeringane for Rom Eiendom er venta å ligge på mellom 800 millionar og 1,4 milliardar kroner, til saman om lag 5,6 milliardar kroner. Investeringane gjeld både eigedomar som skal nyttast i konsernet og eigedomar som skal utviklast for sal. Det vil være uvisse i framdrifta av prosjekta blant anna som følgje av marknadsutviklinga og reguleringsplanar.

For CargoNet og Mantena er det ikkje venta større investeringar. CargoNet vil i aukande grad nytte leide lokomotiv frå eksterne. Til saman utgjer planlagde investeringar for CargoNet og Mantena om lag 300 millionar kroner.

Samferdselsdepartementets merknader

Samferdselsdepartementet er opptatt av at NSB-konsernet skal arbeide for å oppfylle dei transportpolitiske måla som ligg til grunn for eigarskapen, jf. kapittel to. På same tid vert NSB styrt etter forretningsmessige mål som t.d. avkastningsmål. Dette er heilt naudsynt fordi NSB opererer i marknader i konkurranse med andre. Samferdselsdepartementet som eigar gjer til ein kvar tid vurderingar frå marknadsinvestorprinsippet, det vil seie at departementet vurderer om ein privat investor ville handla på ein samanliknbar måte med sikte på gevinst. Samferdselsdepartementet legg til grunn at investeringane blir tilpassa slik at ein opprettheld ein eigenkapitalandel på 30–35 prosent samtidig som Regjeringas utbyttepolitikk blir gjennomført. Samferdselsdepartementet legg føresetnadene i NTP om utvikling av togtilbodet til grunn.

7.3 Avkastingsmål og verdiutvikling

Samferdselsdepartementet forvaltar store verdier gjennom eigarskapen i NSB. I samsvar med Meld. St. 13 (2010–2011) Aktivt eierskap og statens økonomireglement blir det sett avkastingsmål for NSB som eit statleg eigd selskap. Konsernet har ansvar for å leggje til rette for ei langsiktig og solid verdiutvikling i NSB.

Verdivurdering av selskapet er viktig for å kunne estimere den gjennomsnittlege avkastinga over tid. For selskap som ikkje er børsnoterte, finst ikkje denne informasjonen i marknaden, og Meld. St. 13 (2010–2011) Aktivt eierskap slår fast at det derfor er viktig å gjere verdivurderingar, slik at staten som eigar skal kunne meine noko om den økonomiske utviklinga til selskapet. Deloitte AS gjorde ei verdivurdering av NSB per 31.12.2011 på oppdrag frå Samferdselsdepartementet. Deloitte har i tillegg til verdivurderinga vurdert avkastingsmåla, inkludert eigenkapitalavkastingsmålet for selskapet.

Avkastingsmål

Avkastingsmåla reflekterer venta avkastning gitt den systematiske risikoen til selskapet og blir ofte berekna ved hjelp av kapitalverdimodellen, jf. Meld. St. 13 (2010–2011). Avkastingsmåla som staten set gjeld i utgangspunktet som eit gjennomsnitt for ein periode på tre til fem år og blir normalt reviderte kvart tredje til femte år.

For NSB blei avkastingsmålet i førre stortingsmelding om NSB, St.meld. nr. 21 (2008–2009), sett

til 7,2 prosent årleg avkastning av den marknadsverdivurderte eigenkapitalen. Deloitte foreslår, basert på bruk av kapitalverdimodellen, å revidere avkastingsmålet til 6,7 prosent årleg avkastning av den marknadsverdivurderte eigenkapitalen. Dette målet reflekterer utviklinga i den risikofrie renta frå førre verdivurdering i 2008, som har gått ned frå 4,6 prosent til 2,4 prosent. Målet reflekterer òg ein auke i risikotillegget for statens investering i NSB frå førre verdivurdering. Regjeringa sluttar seg til avkastingsmålet på 6,7 prosent. Samferdsdeparterementet vil i vurderinga av om den faktiske utviklinga i kommande fireårsperiode har vore i samsvar med avkastingsmåla til eigaren, ta omsyn til renteutviklinga i perioden.

Verdiutvikling

For verdivurderinga av NSB har Deloitte nytta tre ulike tilnæringsmetodar: relativ verdsetjing, inntenningsbasert verdsetjing (kontantstraummetoden) og balansebaserte metodar. Kvart dotterselskap er blitt verdsett separat. Verdien av NSB-konsernet er basert på summen av desse.

Relativ verdsetjing nyttar verdien til samanliknbare selskap der denne er kjend. Denne metoden er i stor grad nytta for Nettbuss og i nokon grad for CargoNet. Nettbuss budsjetterer med eit omfattande investeringsprogram der mykje av selskapsverdien ligg utanfor prognoseperioden, noko som gjer kontantstraummetoden mindre haldbar.

Kontantstraummetoden er basert på det framtidige inntenningspotensialet til verksemnda. Framtidig estimerte kontantstraumar blir diskonterte med eit berekna avkastingskrav. Denne metoden kan nyttast når det er utarbeidd pålitelege prognosar. Metoden er nytta for NSB Persontog fordi trafikkavtalen med staten gir føreseielege prognosar, og for fleire av dotterselskapa til NSB.

Balansebaserte metodar tek utgangspunkt i underliggjande verdiar av egedelane og finansieringa til selskapet. Føresetnaden for å kunne nytte metoden er at det finst ein tilnærma velfungerande marknad for egedelane til det vurderte selskapet. Rom Eiendom er vurdert etter denne metoden. Marknadsverdien av selskapet sin eigdomsportefølje og skatteplikta ved sal av eigdommar er grunnlaget for berekninga.

Ved den førre verdivurderinga blei konsernet verdsett til 12,9 milliardar kroner per 31.12.2007. Den noverande verdivurderinga har verdsett konsernet til 13,3 milliardar kroner per 31.12.2011. Eigenkapitalverdien har stige med 326 millionar kroner i perioden. Eigenkapitalverdien er selskapsverdien justert for konsernet si netto renteberande gjeld. NSB har i perioden betalt ut 735 millionar kroner i utbytte. Verdistinga på 1 061 millionar kroner svarer til ei årleg avkastning av verdivurdert eigenkapital på 2 prosent.

Konsernet har gått gjennom nokre større endringar sidan førre verdivurdering, jf. kapittel fire. NSB har kjøpt opp dei resterande 45 prosentane av CargoNet og eig no heile selskapet og Nettbuss har

Boks 7.2 Metode for å rekne ut avkastingsmål for NSB AS

Avkastingsmål blir berekna frå risikofri rente pluss ein risikopremie. Som risikofri rente blir det nytta norske statsobligasjonar med ti års løpetid. Fordi rentenivået er svært lågt i dag, er ti års statsobligasjon per 30.12.2011 brukt som utgangspunkt, med den historisk låge risikofrie renta på 2,4 prosent. Det gjer avkastingsmålet noko høgare enn om det blei teke utgangspunkt i dagens rente. Risikopremien blir berekna frå estimert marknadsavkastning for selskapet utover risikofri rente, multiplisert med ein estimert eigenkapitalbeta for selskapet. Marknadsavkastning minus risikofri rente blir kalla marknadspremie. Marknadspremien er det ein investor krev for å investere i aksjemarknaden, og varierer med den opplevde risikoen i marknaden. For NSB er det lagt til grunn ein marknadspremie på 6 prosent.

Kjelde: Deloitte

Eigenkapitalbetaen er eit mål på systematisk, ikkje-diversifiserbar risiko og oppgir den relative risikoen for ei marginal investering samanlikna med gjennomsnittet i marknaden. Eigenkapitalbetaen tek omsyn til kapitalstrukturen til selskapet fordi eit selskap med høgare gjeldsgrad vil ha høgare variasjon i inntening som påverkar risikoen for eigenkapitalinvesteringar. Det er berekna eigenkapitalbeta for kvart av dotterselskapa til NSB. Avkastingsmålet til NSB AS er basert på estimerte avkastingsmål for kvart av dotterselskapa, vekta med kvart dotterselskap sin relative del av den totale selskapsverdien til konsernet (eksklusiv verdi av støttefunksjonar).

gjennomført fleire oppkjøp. I perioden har det vore ein verdiauke for NSB Persontog, Rom Eiendom og støtrefunksjonar. CargoNet og Nettbuss har ein lågare selskapsverdi enn i 2008. Selskapsverdien til CargoNet har falle med om lag 50 prosent.

7.4 Utbyte og eigenkapitaldel

Som eigar gir staten uttrykk for synspunkt på og forventingar til utbytepolitikken til selskapet. I samsvar med Meld. St. 13 (2010–2011) Aktivt eierskap skal statens utbyteforventingar reflektere kva staten som eigar meiner er ein rett balanse mellom å ta ut utbyte og å tilbakehalde overskot for å nå målet om høgast mogleg verdiskaping over tid. Forventingane om utbyte som staten uttrykkjer overfor det enkelte selskap, skal vere føreseielege og normalt liggje fast over ein periode på fleire år. Generalforsamlinga i heileigde statlege selskap er ikkje bunden av styret sitt forslag om utdeling av utbyte.

I den førre stortingsmeldinga om NSB, St.meld. nr. 21 (2008–2009), blei det lagt til grunn ei forventning om 50 prosent utbyte som ein presentsats av årsresultat etter skatt på konsernnivå. Forventinga skulle sjåast i eit tre- til femårs perspektiv. Fastsetjinga av utbytet skulle likevel vurderast kvart enkelt år. KPMG AS, som gjorde verddivurderinga av NSB, tilrådde ein eigenkapitaldel på 35–40 prosent. Eigenkapitaldelen til NSB var 31.12.2008 37,5 prosent. I 2011 hadde eigenkapitaldelen falle til 32,5 prosent.

Det har gått fire år sidan førre stortingsmelding. Kapitalsituasjonen er endra og selskapet har nye planer for investeringar. NSB-konsernet endra med verknad frå 1. januar 2012 prinsippet for føring av pensjonsplikter ved at heile pensjonsplikta no blir reflektert i konsernet sin balanse med bruttotal. Det har isolert gitt ein reduksjon av eigenkapitalen. Vidare har konsernet endra rekneskapsprinsipp slik at ein viser investeringseigedommane til konsernet til verkeleg verdi. Det har isolert auka verdiane på eigedomsmassen. Dei to endringane har bidrege til ein reduksjon av den rapporterte bokførte eigenkapitaldelen til konsernet frå årsrekneskapan for 2011 frå 32,5 prosent til 30,4 prosent per 31.12.2012.

Deloitte har i verddivurderinga konkludert med at NSB-konsernet bør ha ein rentedekningsgrad på minst 3. Det svarer til ein eigenkapitaldel på

30–35 prosent. NSB driv ein kapitalintensiv verksemd og det er normalt at det vert stilt krav til høgare eigenkapitaldel i ein slik verksemd samanlikna med verksemd der kapitalbindinga er mindre. Ut frå ei slik vurdering er det viktig å halde eigenkapitaldelen på eit nivå som nemnt ovafor. Långivarar og ratingbyrå legg stor vekt på låntakaranes soliditet og evne til eigenfinansiering. Samferdselsdepartementet er opptatt av at konsernet skal ha gode lånevilkår.

Eit krav om eigenkapitaldel på 20 prosent i kredittfasiliteten betyr ikkje at ein kan sjå på dette nivået som tilstrekkeleg for løpande drift. Nivået er forhandla fram for å kunne ha eit godt spelerom mellom bokført eigenkapitaldel og det nivået som vil føre til at NSB bryt lånevilkåra dersom uføresette høve påverkar eigenkapitaldelen. Samferdselsdepartementet meiner det er viktig at konsernet har dette handlingsrommet.

Dersom investeringane i NSB sin plan skal gjennomførast, ville eigenkapitaldelen i 2017 bli om lag 28 prosent. NSB sitt styre tilrår i § 10-planen at ein ikkje tek ut utbyte i planperioden på grunnlag av at dette vil innebere at investeringane i selskapets plan vil kunne gjennomførast samtidig som ein opprettheld ein eigenkapitaldel over 30 prosent.

Regjeringa held fast ved dagens utbytepolitikk med å taka utbyte på 50 prosent av konsernresultatet etter skatt. Investeringane må tilpassast slik at ein opprettheld ein eigenkapital på 30-35 prosent av totalkapital, samtidig som Regjeringas utbytepolitikk blir gjennomført. Særleg viktig er investeringar i togmateriell, som må tilpassast satsinga på infrastrukturen og avtaler om offentleg kjøp og restverdigaranti. Eigedomsviklinga må leggje til rette for auka bruk av kollektivtransport. Investeringane må også vere bedriftsøkonomisk lønnsame. Ein vil kvart år gjere ei vurdering av utbytet i tråd med Meld. St. 13 (2010–2011) Aktivt eierskap. Vedtak om utbyte skal vere i samsvar med marknadsinvestorprinsippet i reglane om statsstøtte.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

Tilråding frå Samferdselsdepartementet 26. april 2013 om verksemda til NSB AS blir send Stortinget.

Vedlegg 1**NSBs § 10-plan 2013–2017****1 Sammenheng**

NSB utvikler og produserer persontrafikk- og godstransporttjenester med Norden som hjemmemarked. Med utgangspunkt i de eiendommene selskapet eier fremmer vi by- og stedsutvikling tilrettelagt for kollektive transportløsninger.

Denne § 10-planen tar utgangspunkt i befolkningsveksten som ventes i Norge. I løpet av de neste 16 årene vil befolkningen her i landet øke med 20 prosent, tilsvarende én million mennesker. Det meste av denne veksten vil konsentrere seg i og omkring storbyene. Den store befolkningsveksten betinger en ekstraordinær satsing på kollektive transportløsninger. Regjeringen er i sin klimamelding (Meld. St. 21 (2011–2012)) tydelig på at trafikkveksten i store byområder skal tas gjennom økt kollektivtrafikk, og bedre tilrettelegging for fotgjengere og syklister. Jernbanen skal få en mer sentral plass i transportsystemet.

NSB vil gjennom sin tog-, buss- og eiendomsvirksomhet utvikle løsninger for å møte fremtidens behov for effektiv, sikker og miljøvennlig transport.

Vårt arbeid er konsentrert om følgende oppgaver:

- NSB legger i rapporten «Oftere, raskere og mer miljøvennlig» fram en plan for hvordan togtilbudet inn mot de store byene bør utvikles for å møte forventet vekst i etterspørselen, med tilhørende behov for nødvendige investeringer i materiell og infrastruktur. Første trinn i utvidelsen av togtilbudet ble gjennomført i desember 2012.
- NSB arbeider for å forbedre lønnsomheten i godsvirksomheten gjennom å avvikle ulønnsom virksomhet, redusere kostnadene og øke volumene der det er grunnlag for lønnsom vekst. For å få mer godstransport på bane er det nødvendig å oppnå stabil infrastruktur slik at kundene får trygghet for at leveransene skjer punktlig. Inntil stabilitet er etablert er det ønskelig med tiltak som kan kompensere for

kostnadene godsvirksomhetene pådrar seg ved avvik som skyldes infrastrukturen.

- NSBs utvikler sin bussvirksomhet slik at den enda bedre kan dekke behovet for persontransport i samspill med øvrige kollektive tilbud. Nettbuss vil bygge videre på sin sterke posisjon for å skape lønnsom vekst. Vi satser på kostnadseffektive ekspressbusstilbud og en konkurransedyktig anbudsvirksomhet.
- NSB utvikler knutepunkter ved stasjoner og terminaler der det er grunnlag for økt trafikk og der markedet ligger til rette for eiendomsutvikling. Vi utvider vårt samarbeid med kommuner, fylker og Ruter slik at utbygging av boliger og arbeidsplasser kan sees i sammenheng med utviklingen av tilbudet i kollektivtrafikken. Konsernets ulike forretningsområder spiller sammen i dette arbeidet, og den samlede kompetansen er viktig for å finne helhetlige løsninger.

Økonomisk utvikling

NSB-konsernet forventer en styrking av resultatene i 2012 og i planperioden 2013–17. For perioden samlet er det anslått en avkastning på bokført egenkapital på ca 8 %. Satsing på å ta trafikkvekst med kollektivtrafikk vil kreve betydelige investeringer i nye tog og busser og i utvikling av knutepunkt. Konsernets investeringer i planperioden 2013–2017 vil i gjennomsnitt ligge på ca 3,2 mrd NOK per år. De omfattende investeringene vil ved videreføring av dagens utbyttepolitikk redusere NSB-konsernets egenkapitalandel i planperioden til vel 28 %. Det er ønskelig at konsernet har en høyere egenkapitalandel for bedre å kunne håndtere den store satsingen det legges opp til. Styret foreslår derfor at utbyttet fra NSB settes til null inntil egenkapitalen er oppe på et tilfredsstillende nivå. Dersom eier avstår fra utbytte, vil egenkapitalandelen ved slutten av planperioden være over 30 %.

2 Status i NSB-konsernet

NSB-konsernet er med sin størrelse, sine virksomhetsområder og sitt eierskap en viktig samfunnsaktør. NSBs samfunnsansvar utøves først og fremst gjennom å tilby effektive, tilgjengelige, sikre og miljøvennlige transportløsninger.

I dette kapitlet gis en status for NSB virksomhet knyttet til samfunnsoppdraget og resultater på ulike målområder for virksomheten.

2.1 NSBs virksomhet

Persontog

- NSB Persontog ivaretar det meste av persontogtrafikken i Norge. Med unntak av dagtogene på strekningene Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim, inngår hele NSBs persontogproduksjon i Norge i avtalen med staten om offentlig kjøp.
- NSB Gjøvikbanen AS ivaretar persontrafikken på Gjøvikbanen iht. anbudskontrakt med Samferdselsdepartementet.
- Svenska Tågkompaniet AB er et 100 % eid datterselskap. Selskapet driver anbudsutsatt persontogtrafikk i Sverige.

Buss

Bussvirksomheten drives gjennom Nettbuss-konsernet, som har transportaktiviteter i nesten alle fylkene i Sør- og Midt-Norge. I hovedsak drives rutekjøring, men også ekspressbusskjøring. Hoveddelen av konsernets virksomhet i de øvrige nordiske land skjer i syd-vest Sverige, samt i og omkring København.

Godstog

Godsvirksomheten drives gjennom datterselskapet CargoNet AS, som nå eies 100 % av NSB. CargoNets hovedvirksomhet er kombinerte transporter på tog i Norge og til/fra Norden og Europa.

Eiendom

Konsernets eiendomsvirksomhet drives i regi av datterselskapet Rom Eiendom. Selskapet skal utvikle og forvalte eiendomsporteføljen slik at transportvirksomheten i NSB-konsernet styrkes. I tillegg skal verdiutviklingen av eiendomsmassen optimaliseres med sikte på salg av driftsuavhengige eiendommer tilpasset markedsmuligheter og konsernets finansieringsbehov.

Gjennom økt satsing på knutepunktutvikling og fortetting av stasjonsområder og stasjonsnære områder, skal det søkes å oppnå økt utnyttelsesgrad på eiendommene og økt trafikkgrunnlag for toget og for andre kollektivmidler. NSBs eiendomsvirksomhet omfatter et utleieareal på ca. 730.000 kvm og et urealisert utviklingsareal på ca. 2 mill. kvm.

2.2 Trafikksikkerhet

Ingen passasjerer eller medarbeidere omkom som følge av konsernets transportvirksomhet i 2011.

I persontogvirksomheten omkom 3 personer etter påkjørsler i sporet. Årsaken til to av disse hendelsene var uaktsomhet fra den forulykkede, den tredje er ikke avklart ennå.

For øvrig har 2 alvorlige ulykker preget 2011. To togsett brant opp i et snøoverbygg på Halingskeid på Bergensbanen og 8 personer ble skadet da et dieseltogsett sporet av ved Opphus på Rørosbanen. Heller ikke ved disse ulykkene lå den direkte årsaken hos NSB, men ulykkene har medført økt oppmerksomhet på hvordan man håndterer utfordrende vær-situasjoner og hvilken beredskap som er nødvendig når slike hendelser inntreffer.

Det er ikke registrert omkomne eller alvorlige personskader i godsvirksomheten i 2011.

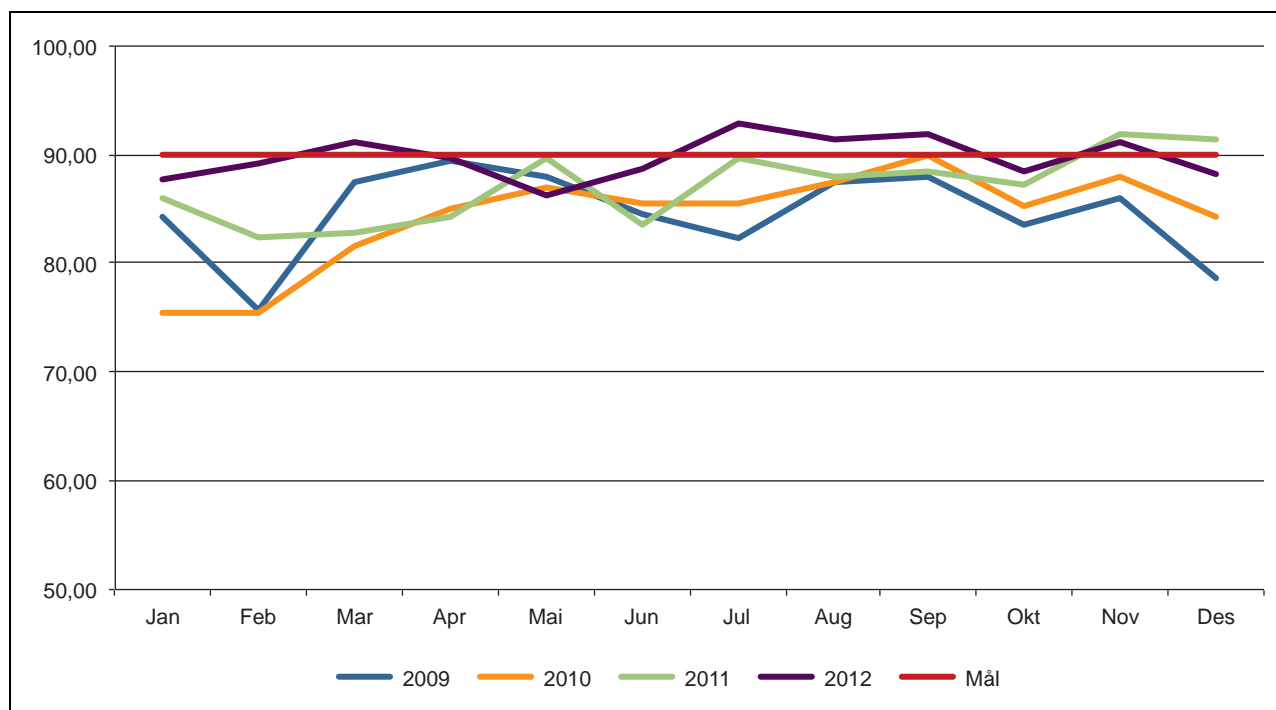
Bussvirksomheten hadde en dødsulykke i 2011. Ulykken knyttes til vanskelige værforhold.

Det gjennomføres jevnlig analyser av operasjonell risiko innen trafikksikkerhet. På grunnlag av risikoanalysene er det etablert kontrollaktiviteter som reduserer identifiserte risikoer, herunder automatiske kontroller, revisjoner og analyser relatert til spesielle risikoområder. Status for intern kontroll overvåkes årlig ved gjennomgang av interne revisjonsrapporter.

2.3 Punktlighet for togtrafikken

NSB Persontog hadde en punktlighet¹ på 87 % i 2011. Dette er en fremgang på 3 prosentpoeng sammenlignet med 2010, men er 3 prosentpoeng under målet på 90 %. Punktligheten viste en positiv tendens utover høsten, og lå de siste månedene i 2011 over målet. Den positive utviklingen styrket seg i løpet av 2012, og per november var snitt punktlighet rett i underkant av 90 %.

¹ Definert som innenfor 3.59 min i pendlertrafikken og 5.59 i Regiontog på de lengste distansene



Figur 1.1 NSBs punktlighetsindeks

Totalt hadde NSB Persontog 16 142 forsinkelsestimer i 2011. Infrastrukturen er fremdeles årsak til flest forsinkelsestimer for NSB Persontog med 6 124 forsinkelsestimer, fulgt av trafikkavvikling og utenforliggende forhold med 5 467 forsinkelsestimer. NSB Persontogs andel var 4 549 forsinkelsestimer (28 %) i 2011.

Forsinkelsene med årsak i NSB Persontog kan i hovedsak henføres til stasjonsopphold med 2 756 timer og materiell med 1 025 timer. Forsinkelser med årsak i materiellet hadde en nedgang på 29 % fra 2010. NSB Persontog arbeider kontinuerlig med tekniske modifikasjoner og utvikling av vedlikeholdsprogrammer. Jernbaneverket gjennomførte punktlighetsfremmende tiltak flere steder, herunder tiltak i Oslo-tunnelen sommeren 2011, åpning av Bærumstunnelen i september 2011 og åpning av Barkåker – Tønsberg og en fornyet Tønsberg stasjon i november 2011.

Datterselskapet Svenska Tågkompaniet AB hadde i 2011 en punktlighet på 88 %, mot 85 % i 2010. Datterselskapet NSB Gjøvikbanen AS hadde en gjennomsnittlig punktlighet på 88 % i 2011, mot 80 % i 2010.

For godstrafikk måles punktligheten ved losing innen en frist på 15 minutter. Punktligheten ble i 2010 på 83 % i Norge og 67 % i Sverige. Det ble nådd en leveringspunktlighet på henholdsvis 81 % og 75 % for Norge og Sverige i 2011. Dette er en nedgang på to prosentpoeng i Norge, men en bedring på syv prosentpoeng i Sverige.

Gjennom 2011 har det vært ulike forhold som har bidratt til redusert punktlighet. Årsaksbildet er sammensatt, men det som har vært hovedårsaken til at målsettingen på 90 % ikke ble oppnådd, er vinterproblemene i januar, februar og desember. Gjennom året har det vært flere andre forhold som har bidratt til redusert punktlighet, slik som infrastrukturfeil, ras og planlagt banearbeid. I Sverige har det i tillegg vært innkjøringsproblemer knyttet til nye terminaloperatører.

Dovrebanen har hatt store infrastrukturfeil samt ras og flom. Bergensbanen har hatt ras og infrastrukturfeil samt brann i snøoverbygg. Sørlandsbanen har hatt avsporing og infrastrukturfeil. Det har til sammen vært 264 uforutsette og 200 planlagte godstoginnstillinger i 2011. Driftsutfordringene ble ekstreme på Dovrebanen da strekningen Berkåk-Støren var stengt i nesten to måneder fra mars til mai i 2012.

Punktligheten for kjørte godstog i Norge er bedret i løpet av 2012. Per oktober 2012 var snitt punktlighet for året 92 % innenfor en margin på 15 minutter.

2.4 Ytre miljø

NSB-konsernets overordnede strategiske mål for ytre miljø er:

Ingen skade på miljø som følge av selskapets virksomhet

Tabell 1.1 Utslipp til luft (tonn)

	2009			2010			2011		
	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO ₂	NO _x	SO ₂
Persontogvirksomheten	22 074	327	5,6	22 585	335	5,7	22 662	336	5,7
Bussvirksomheten	128 183	485	4,0	142 726	na	na	137 943	na	na
Godsvirksomheten	26 901	343	6,8	24 354	309	5,0	19 200	285	4,8
Totalt	177 158	1 155	16,4	189 665	644	10,7	179 805	621	10,5

Et av NSB-konsernets viktigste bidrag til å redusere klimautslipp er å legge til rette for at kundene kan reise kollektivt. I tillegg bruker hovedparten av person- og godstransporten på jernbane fornybar energi. Det er utarbeidet en strategisk miljøplan for å styre miljøarbeidet.

For å understreke NSBs rolle som samfunnsaktør og at NSBs miljøbidrag også består i å øke andelen miljøvennlig transport, har vi i den strategiske miljøplanen fokusert på å:

- Sertifisere virksomhetene i konsernet iht. ISO-14001
- Utvikle kompetente og miljøbevisste medarbeidere
- Videreutvikle en miljøeffektiv materiellpark
- Benytte miljøvennlige og fremtidsrettede produkter i vår virksomhet
- Gjennomføre energioptimalisering og ressurs sparing
- Sanere gammel forurensning
- Øke kildesorteringsgraden av avfall

NSB konsernet skal systematisk redusere det totale energi- og ressursforbruk og øke energieffektiviteten i produksjonen, og samtidig dreie forbruket av ikke fornybar energi over til fornybare energiformer.

NSB-konsernets *persontog- og godsvirksomhet* bruker i hovedsak elektrisk energi til fremføring av tog. For å sikre dette som et miljøvennlig alternativ kjøper NSB strøm med opprinnelsessertifikater, som gjør at all strømforbruk til tog er knyttet til strømproduksjon fra navngitte vannkraftverk.

Energiforbruket per personkm. har bedret seg, med unntak av i 2010 hvor i hovedsak kalde vinterforhold og mye avvik bidro til at energiforbruket økte. I 2011 ble energiforbruket per personkm. igjen redusert.

NSB har i flere år hatt et suksessfylt samarbeid med Enova om enøk-prosjekter. NSB og Enova har definert ambisiøse energisparingsmål for NSB i en samarbeidsavtale som går fra 2005 til

2015. Det samlede sparemålet er på 131 GWh og skal realiseres gjennom tre delprosjekter.

Basert på gjennomførte miljøkartlegginger prioriterer *CargoNet* reduksjoner i energiforbruket. Flere nye lokomotiver med mindre energiforbruk og tilbakemating av strøm er satt i drift. For diesellokomotiver er målsettingen å følge opp energibruken på tilsvarende måte som for elektriske lokomotiver.

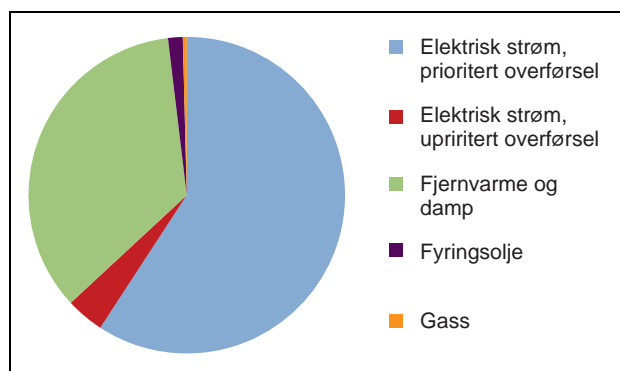
Flåtestyring er essensielt for maksimal energieffektivisering hos *Nettbuss*. Selskapet har inngått rammeavtale om flåtestyringssystemet Sirius, der 1500 busser omfattes. Systemet er spesielt tilpasset bussmarkedet og gir ledelsen i selskapene et godt verktøy til en bedret og mer effektiv sjåføropplæring. Sjåførene vil via korrekte data gjennomgå en opplæring som vil bidra til en mykere og mer effektiv kjøreadferd. Med riktig kunnskap og kjørestil øker man sikkerhet og komfort for passasjerer. Gjennom en endret kjøreadferd oppnår man en betydelig reduksjon av drivstofforbruket, noe som reduserer kostnader og gagnar miljøet.

Systemet har vært testet ut i Danmark, og har vært hovedårsaken til reduksjonen av dieselforbruket der. Basert på erfaringene fra Danmark er det forventet brennstoffbesparinger på 8 % av det totale forbruket. Hver liter diesel som spares vil spare klimaet for 2,64 kg CO₂-utslipp.

Som konsekvens av lavere energiforbruk i transportvirksomhetene er NSB-konsernets utslipp av klimagasser redusert i 2011.

Eiendomsvirksomheten forvalter og utvikler NSB-konsernets eiendommer. Samlet energiforbruk (temperaturkorrigert) i 2011 var 112 027 MW, en nedgang på 10 % fra året før. Forbruk av energi i forhold til oppvarmet areal ble redusert med 9 % til 301 kWh/m². Hovedårsaken til nedgangen fra 2010 er en mildere vinter i 2011, satting på energiltak i nåværende bygningsmasse og bygging av nye energieffektive bygg.

Oversikten over energiforbruk i 2011 fordelt på energibærere viser at det for våre eiendommer



Figur 1.2 Energiforbruk 2011 fordelt på energibærere

i liten grad brukes fossilt brensel, men i stor grad elektrisk kraft og fjernvarme. Det er et mål å fortsette denne reduksjonen av forbruket av fossilt brensel, ved for eksempel bruk av mer fjernvarme.

2.5 Kundetilfredshet og volumutvikling

Kundetilfredshet

NSB-konsernets virksomheter gjennomfører årlig undersøkelser om kundetilfredshet (KTI). Disse gir et godt bilde av hvordan NSBs tilbud og kvalitet oppfattes, og gir gode indikasjoner på hvilke områder vi må forbedre oss.

Den overordnede kundetilfredsheten økte med to poeng i 2011 til 68 for NSBs persontog sammenlignet med målingen høsten 2010. Det ble en ytterligere bedring for både lokal- og regiontog i 2012, slik at samlet kundetilfredshet økte til 69. En kundetilfredshet under 60 regnes som svakt, og over 70 som godt. En mer stabil leveranse over tid og oppgraderte tog har gjort at NSB fremstår som et mer attraktivt transportalternativ. Dette er den viktigste årsaken til den positive tendensen som fremkommer i kundetilfredsheten.

Undersøkelsen viser at de viktigste forbedringsområdene er:

- Punktlighet
- Håndtering av buss for tog

Tabell 1.2 Kundetilfredshetsindeks (KTI)

	Høst 2008	Høst 2009	Høst 2010	Høst 2011	Høst 2012
Persontogvirksomheten ¹⁾	65	65	66	68	69
– hvorav lokaltog	59	60	61	63	65
– hvorav regiontog	71	71	72	72	73

¹⁾ NSB AS

Tabell 1.3 Bussvirksomheten - indeks for kundetilfredshet

	2010	2011
Ekspressbuss	81	82
TIMEkspressen	82	83

- Informasjon ved avvik
- Rutetilbudet
- Serveringstilbudet

NSBs omdømmeundersøkelse bekrefter positiv utvikling for NSBs omdømme i befolkningen fra 2010 til 2011 og dette nivået er videreført inn i 2012.

Kundemålingene i 2011 viser at bussvirksomheten leverer svært god kvalitet på ekspressbussruter. TIMEkspressen, som er det største ekspressproduktet i Nettbuss, fikk en kundetilfredshet score på 83 (82), som er ny rekord. Totalt for alle ekspressrutene ble det en score på 82 (81).

Trafikkvolum

NSB er et av Norges største transportkonsern, og våre volumer innen kollektivtrafikk og godstrafikk har vært voksende fra 2002/2003 til 2008, ble redusert i 2009, men økte igjen for buss og persontog i 2010 og 2011. Vi forventer økt etterspørsel etter kollektiv transport i sentrumsnære områder. For å tilrettelegge for ny vekst har vi iverksatt et betydelig investeringsprogram for å øke kapasiteten innen persontogvirksomheten.

Volumet i godsvirksomheten har blitt redusert siden toppåret 2008. Bakgrunnen er i stor grad at driften på mange av strekningene utenom det sentrale Østlandsområdet i perioder har vært utsatt for flom, ras og infrastrukturfeil, og at dette har rammet virksomhetens evne til å levere pålitelig fremføring av tog. Dette har hatt stor betydning for togtrafikken, spesielt for vårt godstrafikktilbud som er svært konkurranseutsatt fra lastebil.

Tabell 1.4 Volumutvikling

	2007	2008	2009	2010	2011
Antall mill. reiser (tog) i Norge	50,4	52,3	51,5	51,7	52,5
Antall mill. reiser (buss) Norden	111,1	104,0	104,0	116,0	126,0
Antall 1000 TEU (goods) Norge	515,3	557,2	515,2	494,5	460,2

2.6 Arbeidsmiljø

Gjennomsnittlig antall årsverk for 2011 ble på 10 487, en økning på 4,7 % fra 2010. Gjennomsnittlig antall ansatte økte med 4,4 % til 12 840. NSB AS hadde i gjennomsnitt 3 170 ansatte i 2011, mens antallet for bussvirksomheten var 7 068.

Medarbeidertilfredshet og sykefravær er to viktige indikasjoner på NSB-konsernets arbeidsmiljø. Flertallet av konsernets enheter gjennomfører årlig undersøkelser om medarbeidertilfredshet (MTU), og dette gir bakgrunn for analyse og tiltak for å sikre fornøyde medarbeidere og en attraktiv arbeidsplass.

Resultatet i 2012 i NSB AS viser fortsatt en høy medarbeidertilfredshet og framgang fra 2011 på mange områder. Årets resultat ga en score på 4,4 (på en skala fra 1–5) på spørsmålet «Jeg er tilfreds med å være ansatt i NSB.» Dette er en framgang på 0,2 fra 2011.

De fleste selskaper i konsernet er IA-bedrifter. Avtalen om et mer inkluderende arbeidsliv (IA) forplikter arbeidsgiver og arbeidstaker til å arbeide systematisk sammen for å oppnå ett eller flere av følgende mål: å redusere sykefraværet, å tilrettelegge for eldre arbeidstakere, å inkludere ansatte med redusert funksjonsevne.

Sykefraværet for 2011 i NSB-konsernet ble på 7,7 % (7,9 %). Det har vært reduksjon innen de fleste virksomhetsområder. Sykefraværet i kon-

sernettet har fulgt om lag den samme utviklingen som transportbransjen i landet for øvrig.

2.7 Likestilling og integrering

NSB har som mål å ha lønns- og arbeidsvilkår som ikke diskriminerer. NSB skal ivareta likestilling og spesielt vektlegge dette ved rekruttering, fremmelse og kompetansegivende etter- og videreutdanning. NSB skal vektlegge mangfold som reflekterer et tverrsnitt av samfunnet.

Kvinneandelen i NSB AS er på 30 %, om lag på samme nivå som i 2010. Kvinneandelen i ledelsen i konsernets selskaper og virksomhetsområder varierer. De aksjonærvalgte styremedlemmene i NSB AS har en kvinneandel på 40 % og styreleder er kvinne. Konsernledelsen bestod ved årets slutt av 7 menn. Kvinneandelen i Persontogvirksomhetens ledergruppe er 33 %.

Kvinneandelen ved rekruttering i NSB AS økte fra 45 % i 2010 til 50 % i 2011. Gjennomsnittslønnen for kvinner har de siste år økt mer enn for menn, men det ble et avvik mot denne trenden i 2011. Snittlønnen for kvinner i NSB AS er 82 % av snittlønnen for menn, og snitt arbeidstid for kvinner er 1,3 timer lavere enn for menn. Andelen kvinner blant de 10 % laveste lønte økte marginalt fra 47 til 48 %, mens kvinneandelen av høytlønte har økt fra 28 til 29 %. Andel medarbeidere med innvandrerbakgrunn er 6,9 %, en økning på 0,6 prosentpoeng fra forrige år.

Tabell 1.5 Kjønnfordeling

	Persontog- virksomheten		Buss- virksomheten		Gods- virksomheten		Eiendoms- virksomheten	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Andel kvinner i virksomheten	30 %	30 %	11 %	10 %	6 %	7 %	44 %	42 %
Kvinneandel lavlønnen (nederste 10 %)	47 %	48 %	16 %	9 %	3 %	5 %	88 %	89 %
Kvinneandel høylønnen (øverste 10 %)	28 %	29 %	9 %	6 %	14 %	18 %	25 %	22 %
Kvinneandel ved rekruttering	45 %	50 %	14 %	11 %	15 %	6 %	25 %	27 %

Persontog gjelder NSB AS

2.8 Etikk, varsling og arbeid mot korrupsjon

NSB-konsernet har utviklet og innarbeidet etiske retningslinjer samt varslingsrutine vedrørende kritikkverdige forhold iht. kravene i arbeidsmiljøloven. De etiske retningslinjene blir årlig revidert og om nødvendig justert. NSB krever fra sine samarbeidspartnere, herunder leverandører, at de har etiske standarder på samme nivå som NSB. Som en konsekvens av dette har NSB i 2011 utarbeidet etiske krav til leverandører som skal inngå i avtaler med disse.

Det er ikke varslet betydelige brudd på disse retningslinjene i 2011.

NSB-konsernet innførte i 2012 formelle egenerklæringer for sine toppledere, som bl.a. inneholder en bekreftelse på at det innen eget ansvarsområde arbeides systematisk med å overholde NSB-konsernets retningslinjer for etikk og samfunnsansvar. I sin egenmelding skal lederne også gi oversikt over egne og nærstående eierinteresser og/eller styreverv i selskap som har forretningsmessig relasjon til NSB-konsernet.

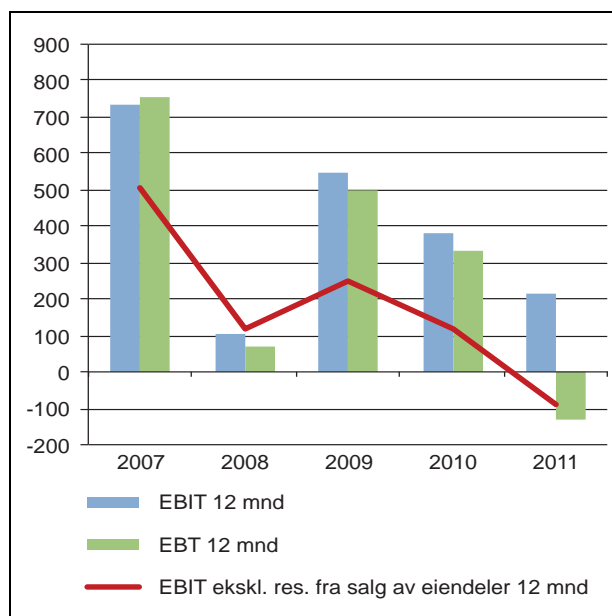
2.9 Økonomiske resultater og finansiell stilling i 2011

Økonomisk resultat (fjorårstall i parentes)

Etter flere år med positiv utvikling, ble året 2008 sterkt preget av konjunktursituasjonen. De økonomiske resultatene for NSB-konsernet bedret seg igjen i 2009, men ble redusert i 2010 og ytterligere i 2011, i hovedsak knyttet til vanskelige driftsforhold og svak utvikling i godsvirksomheten.

Konsernets resultat før skatt er – 130 MNOK (331 MNOK). Driftsresultatet er 207 MNOK (379 MNOK). Hovedårsakene til endringen er:

- Bedret driftsresultat i persontogvirksomheten, i hovedsak pga. økt antall passasjerer, økt offentlig kjøp av persontogtjenester og reduserte kostnader knyttet til driftsavvik sist vinter
- Redusert driftsresultat i bussvirksomheten i hovedsak på grunn av endrede driftskostnader
- Forverret resultat i godsvirksomheten i hovedsak på grunn av økte kostnader og volumreduksjon knyttet til kvalitetsproblemer, omstilling, og nedleggelse av hoveddelen av aktiviteten i Sverige
- Urealiserte kostnadsførte verdiendringer på finansielle instrumenter (rentesikring) på – 220 MNOK



Figur 1.3 Konsernerresultater i mill. kroner

Netto finansposter – 342 MNOK (-58 MNOK) økte i hovedsak på grunn av økt rentebærende gjeld og endring i virkelig verdi på finansielle sikringsinstrumenter. Verdiendringen har ikke kontanteffekt.

Totalt driftsinntekter for persontogvirksomheten i 2011 ble på 5 380 MNOK (4.871 MNOK), en økning fra foregående år med 10 %. Antall personkilometer i norsk virksomhet ble likt fjoråret, mens antall reiser økte med 1,5 % til 52,5 mill.

Driftsresultatet for den samlede persontogvirksomheten ble på – 29 MNOK (-234 MNOK), en bedring på 205 MNOK i forhold til 2010. Bedringen skyldes i hovedsak økt offentlig kjøp av persontogtjenester, økning i antall reisende og bedret drift med færre driftsavvik i løpet av vinteren.

Driftsresultat for bussvirksomheten ble 85 MNOK (180 MNOK). Totalt driftsinntekter for 2011 ble på 4 864 MNOK (4 318 MNOK), en økning på 13 % fra året før. Økningen i driftsinntekter kan i hovedsak knyttes til overtagelse av virksomhet, mens nedgangen i driftsresultat i hovedsak skyldes endrede driftskostnader. Bussvirksomheten fraktet totalt 126 (116) mill. reisende, en økning med 10 mill. reisende fra 2010. Ekspressbusskonseptet TIMEkspressen fraktet 4,6 mill. passasjerer mot 4,4 mill. i 2010.

For godsvirksomheten har året 2011 har vært preget av kvalitetsutfordringer med økte kostnader og tapt omsetning. Det har i markedet vært en tiltagende tillitssvikt til jernbanetransport som følge av flere perioder med stengte banestrekninger i Norge, og dårlig punktlighet som følge av

svakheter i infrastrukturen både i Norge og Sverige. Det er igangsatt en betydelig omstilling og restrukturering av godsvirksomheten, herunder beslutning om avvikling av hoveddelen av den innenlandske virksomheten i Sverige.

Inntektene i godsvirksomheten ble økt med 1 % til 1 452 MNOK (1 439 MNOK). Driftsresultatet for godstogvirksomheten ble forverret til – 224 MNOK (-48 MNOK). Driftsresultatet inkluderer kostnader for avvikling av innenlandsk godstransport i Sverige.

Eiendomsvirksomheten omfatter et utleieareal på ca. 730.000 kvm og et utviklingsareal på ca. 2 mill kvm, og oppnådde i 2011 et positivt driftsresultat på 349 MNOK (382 MNOK). Nedgangen skyldes i hovedsak reduserte salgsgevinster.

NSB-konsernet har et resultat før skatt etter 2. tertial 2012 på 807 MNOK.

Finansiell stilling

Inkludert årets resultat utgjorde egenkapitalen i morselskapet 6 647 MNOK (6 872 MNOK). Egenkapitalandelen er 42 % (43 %). Fri egenkapital for morselskapet før årets utbytte utgjør 1 111 MNOK. For NSB-konsernet er egenkapitalen 6 502 MNOK (6 796 MNOK), som gir en egenkapitalandel på 33 % (35 %). Forskjellen mellom egenkapital i morselskap og konsern skyldes i hovedsak effekter av konsernposter som er eliminert i konsernregnskapet.

Konsernets avkastning på bokført egenkapital er på – 1,9 % (3,8 %). NSB-konsernets kortsiktige gjeld er på 3 960 MNOK, hvorav 0,2 MNOK er kortsiktige lån som har forfall i 2012.

For regnskapsårene 2005–2010 har NSB i sum betalt utbytte på 1 361 MNOK.

3 Forventet utvikling og valgte forutsetninger

3.1 Utviklingen i makrobildet

Internasjonalt preges den økonomiske situasjonen fortsatt av betydelig usikkerhet. Flere land i euroområdet er nå inne i en nedgangskonjunktur, og arbeidsledigheten stiger.

Lavere vekst ute påvirker også norsk økonomi, og mange eksportbedrifter sliter. Høy aktivitet i oljevirksomheten og økt etterspørsel fra husholdningene bidrar likevel til å holde veksten i norsk økonomi oppe. Sysselsettingen øker, og ledigheten holder seg lav.

Statistisk Sentralbyrås befolkningsframskrivning (midlere vekstalternativer) tilsier at befolk-

ningen i Norge vil vokse med én million mennesker i løpet av de neste 16 årene. En betydelig del av denne veksten kommer i de store byregionene. Også i de andre skandinaviske landene forventes befolkningstilvekst, men ikke like høy som i Norge. Det forventes fortsatt fortetting og urbanisering.

I Regjeringens perspektivmelding er det gjort analyser som viser en betydelig økning i disponibel realinntekt fram mot 2060 på nær 130 % og en vekst i BNP på 109 %. Dette vil også bidra til økt etterspørsel etter transporttjenester.

3.2 Markedsutvikling

Utvikling i persontransportmarkedet

Innenlands persontransport målt i personkm har vokst med 40 % i perioden 1990–2011.² Bussen har i samme periode hatt en vekst på 22 %, og hadde i 2011 en markedsandel på over 6 %. Transportarbeidet for skinnegående transportmidler økte med hele 50 % i ovenstående periode og hadde i 2011 en markedsandel på nær 5 %.

Befolkningsveksten særlig i sentrale områder kombinert med fortsatt økonomisk vekst tilsier at transportetterspørselen øker, spesielt gjelder dette arbeidsreiser i og inn og ut av byene. Det forventes befolkningsvekst også i de andre skandinaviske landene. Det er et uttrykt ønske om at mye av trafikkveksten skal tas av kollektive transportmidler. TØI har i forbindelse med NTP utarbeidet grunnprognoser som viser fortsatt vekst i transportarbeidet for kollektivtrafikken, spesielt på tog.³

Sverige har innført en ny kollektivtrafikklov med virkning fra 1.1.2012. Denne åpner i prinsippet for fri etablering både for buss og persontog. Noen måneders erfaring med den nye lovgivningen har gitt enkelte nyetablerte bussruter, men få nye togtilbud. Konsekvensene av endringene er fortsatt uklare. Endringen innebærer mange muligheter for bussoperatørene, mens mangel på risikokapital for kjøp av togmateriell begrenser togoperatørene.

Anbudsvolumet på buss er betydelig de neste årene, og da særlig i Sverige. Dette skaper interessante markedsmuligheter. Flere av de store aktørene i markedet har hatt svak lønnsomhet de senere årene.

Omfanget av toganbud i Sverige ser ut til å holdes på et stabilt nivå, og materiell stilles fortsatt

² TØI rapport 1227/2012

³ TØI rapport 1122/2011

tilgjengelig for operatører. Etableringsbarrierene er derfor fortsatt lave.

Utviklingen i godstransportmarkedet

Godsvolumet i fastlands-Norge har økt betydelig de seneste tiårene, men etter finanskrisen i 2008 har transportarbeidet gått tilbake totalt sett. Målt i transportarbeid ble nedgangen i godstransportarbeidet på 1,9 prosent i 2010 og 0,5 prosent i 2011.

CargoNet har også opplevd nedgang i antall transporterte TEUs i årene 2009–2011 etter flere år med økte volumer, men har fortsatt en markedsandel på kombinerte transporter i Norge på over 90 prosent. CargoNet er utvilsomt bærebjelken for transport av gods på bane.

Årsaken til volumnedgangen på jernbane er sammensatt. Dels skyldes nedgangen den generelle konjunkturutviklingen, dels svak kvalitet i leveransene bl.a. pga. infrastrukturfeil og stengninger, og dels skjerpet konkurranse fra vegtransport. Spesielt er rammebetingelser for veitransport bedret gjennom bedre veier og innføring av modulvogntog på flere strekninger.

Det er fri konkurranse i transportmarkedet for gods. Antall konkurrerende aktører innen jernbanetransport i Norge har økt de siste årene, og det er nå konkurrerende selskaper på de fleste hovedstrekningene. Det er krevende for alle godsoperatører som driver jernbanetransport å oppnå tilfredsstillende lønnsomhet i dette markedet, og enkelte operatører har gått konkurs.

Befolkningsveksten de kommende tiårene kombinert med den økonomiske veksten i Norge tilsier at etterspørselen etter godstransporter vil øke. Hvorvidt jernbanen skal ta del i denne veksten avhenger i stor grad av kostnadsutviklingen for transport på jernbane sammenholdt med kostnadene til transport på vei, samt av infrastrukturens standard og kapasitet.

Utviklingen i eiendomsmarkedet

Både i leiemarkedet og i markedet for kjøp og salg av eiendom, vektlegges nærhet til offentlig kommunikasjon i økende grad. Spesielt store arbeidsintensive bedrifter og organisasjoner søker kontorlokaler i nærhet til kollektivknutepunktene. Reguleringsmyndighetene ønsker også en tettere bebyggelse i disse områdene.

Utviklingen i leiepriser for kontorlokaler forventes å øke noe det første året på grunn av økt etterspørsel, for deretter å flate ut de neste årene. Økt etterspørsel er mest merkbar i Oslo-området, men kan også sees i resten av landet.

I transaksjonsmarkedet for næringsarealer har det i 1. halvår 2012 vært en svak prisøkning. Det forventes imidlertid en utflating og priskorreksjon det neste halvåret. Årets transaksjonsvolum forventes å bli omtrent som de to foregående årene.

Etterspørselen etter boliger har vært høy de senere år, noe som også forventes i årene fremover. Høye lønnsoppgjør, lav arbeidsledighet, boligmangel, lavt rentenivå og høy befolkningsvekst fører til en forventning om fortsatt høy boligprisoppgang. Det forventes dog en gradvis renteøkning i årene fremover som, sammen med en innstramning i utlånspolitikken, vil kunne virke dempende på oppgangen i boligprisene.

Byggekostnadene falt betydelig som følge av finanskrisen i 2008 og har holdt seg på et generelt ganske lavt nivå, dog med noe stigning fram til i dag. Det forventes stigende byggekostnader i tiden fremover som følge av høye lønnsøkninger og generelt press i økonomien.

Som beskrevet ovenfor peker de fleste indikatorer i positiv retning. Foreløpig har ikke uroen i en del euroland hatt negativ innvirkning på det norske eiendomsmarkedet, men smitteeffekter herfra kan endre dette bildet.

4 NSB-konsernets bidrag til løsninger

4.1 Samfunnsoppdraget fra eier danner basis for NSBs planer

NSBs samfunnsoppdrag er presisert i selskapets vedtekter:

Selskapets samfunnsoppdrag er å sørge for effektiv, tilgjengelig, sikker og miljøvennlig transport av personer og gods.

Selskapet skal drive persontrafikk med tog i Norge, transport av personer og gods i Norge og øvrige nordiske land samt virksomhet som står i naturlig sammenheng med dette.

Virksomheten kan drives av selskapet selv, av heleide datterselskaper eller gjennom andre selskaper det har eierandeler i eller samarbeider med. Selskapet kan drive virksomhet i øvrige nordiske land i den grad det bidrar til å styrke selskapets konkurranseevne på det norske markedet og/eller bidrar til å styrke selskapets evne til å løse de samfunnsmessige oppgavene som begrunner statens eierskap.

Regjeringen setter i klimameldingen (Meld. St. 21 (2011–2012)) et ambisiøst mål om at trafikkvek-

sten i store byområder skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Regjeringen legger i meldingen videre opp til at jernbanen skal få en mer sentral plass i transportsystemet og det er et mål å overføre mer gods til sjø og bane.

Den forventede befolkningsveksten samt den økonomiske veksten vil føre til økt transportetterspørsel etter både person- og godstransporter. En moderne jernbane kan transportere store mengder gods og personer på en rask og effektiv måte med relativt små miljøbelastninger både arealmessig og utslippsmessig. Bussen kan tilby effektive og fleksible kollektivløsninger med god flatedekning. Tilrettelegging av gode knutepunkter kombinert med fortetting rundt disse vil bidra både til redusert transportbehov og til at en større andel av trafikken kan avvikles med kollektive transportmidler ved å knytte transportformene sammen slik at kundene får en mest mulig sømløs reise.

NSB-konsernet er den klart ledende aktøren innen kollektivtrafikk i Norge. Konsernet kjenner det norske reise- og transportmarkedet godt og har bred kompetanse på alle sider av tog- og bussdrift. Gjennom datterselskapet Rom Eiendom er konsernet en av de største eiendomsbesitterne i norske byer og tettsteder, og har betydelig kompetanse på utvikling av kollektivknutepunkter, herunder byutvikling basert på et samspill mellom bolig, næring og transport.

Konsernet vil bruke sin posisjon og sine ressurser til å utvikle løsninger som kan bidra til å absorbere den sterke veksten, både når det gjelder kollektivtransport, frakt av gods og knutepunkts- og byutvikling. I rapporten «Ofte, raske og mer miljøvennlig» har NSB utarbeidet beskrivelser av hvordan togtilbudet inn mot de store byene kan utvikles, med tilhørende behov for investeringer i infrastruktur og materiell. NSBs utvikler sin bussvirksomhet slik at den enda bedre kan dekke behovet for persontransport i samspill med øvrige kollektive tilbud. I tillegg til å delta i konkurransen om rutetrafikk vil Nettbuss satse på kostnadseffektive ekspressbusstilbud.

Utviklingen av disse løsningene krever at det tas beslutninger i et langsiktig perspektiv og det krever betydelige investeringer innen konsernet. NSBs ambisjon er å skape resultater som gir mulighet til å finansiere slike investeringer uten tilførsel av ny egenkapital.

NSB ønsker å samarbeide med staten, fylkene og kommunene om løsninger for by- og knutepunktutvikling som kan spille sammen med en nødvendig utvikling av kollektivtrafikken i Osloregionen og andre byregioner. NSB søker en nær

relasjon til Ruter, andre administrasjonsselskap og til fylkenes samferdselsavdelinger slik at vi sammen kan utnytte de ulike transportsystemene best mulig. NSB søker videre en tett kontakt med kommunene om utvikling av stasjoner og kollektive knutepunkter som kan danne grunnlaget for en fornuftig utbygging av bolig- og næringseiendommer. Det er inngått avtale om byutvikling i Drammen, og det foreligger intensjonsavtale med Halden kommune om utvikling av nærmere angitte arealer. ROM opplever betydelig interesse fra en rekke andre bykommuner om utvikling av knutepunkter og omliggende arealer for en best mulig byutvikling tilpasset kollektive transportmidler. For at NSB skal lykkes med sitt samfunnsoppdrag er det viktig at by- og stedsutvikling blir tilrettelagt for kollektive transportløsninger. NSB kan gjennom Rom Eiendom gi viktige bidrag på dette området. Dette har vi valgt i ta inn i konsernets forretningside som et nytt ledd.

NSB skal drive verdiskapning gjennom å utvikle, produsere, markedsføre og selge sikre, konkurransedyktige persontrafikk- og godstransporttjenester med Norden som hjemmemarked, samt bidra til en by- og stedsutvikling tilrettelagt for kollektive transportløsninger med utgangspunkt i de eiendommene selskapet eier.

NSBs internasjonale virksomhet setter NSB bedre i stand til å møte konkurransen fra store europeiske transportbedrifter som har betydelig økonomisk og operativ slagkraft. For å kunne tilby kundevennlige, fleksible og markedsrettede transporttilbud og møte konkurransen i anbudsmarkedet, må NSB ha nødvendig størrelse og kompetanse innenfor ulike transportformer. I internasjonal sammenheng er NSB-konsernet en liten aktør. Målet er at NSB skal være et slagkraftig og kompetent norsk alternativ til de store, internasjonale transportselskapene som allerede er etablert i Norden. Utviklingen i disse transportselskapene innebærer satsing både på tog, buss og andre transportmidler som kan danne grunnlag for helhetlige transporttilbud for kundene. Anbud i deler av det svenske markedet har kombinert buss og persontog i felles konkurranse og kontrakt, og NSB imøteser en tilsvarende utvikling også i Norge.

Aktivitet innenfor flere virksomhetsområder og markeder gir grunnlag for en bedre lønnsomhet og avgrensning av risikoen. Samtidig gir det mulighet til å yte et variert og bedre tilpasset transporttilbud overfor kundene.

5 Ambisjoner og strategier for virksomhetsområdene

5.1 Planer for utvikling av persontogvirksomheten

Persontog har god konkurranseevne spesielt inn mot de største byene. For å opprettholde denne posisjonen er det avgjørende å kunne øke kapasiteten og kvaliteten.

Ambisjonen er å bidra til å nå det samferdselspolitiske målet om at trafikkveksten skal tas av kollektive transportmidler og at toget fortsatt skal være ryggraden i systemet der hvor kapasitetsbehovet er størst. En slik målsetting innebærer en vekst i tilbudt kapasitet på om lag 3,5 % pr år frem mot 2030.

For regiontog utenom pendlerområdene er mulighetene for økt markedsandel begrenset så lenge reisetiden ikke er konkurransedyktig. En realistisk, men krevende ambisjon er å opprettholde markedsandelen og samtidig ivareta lønnsomheten for NSB. Bergensbanen står i en særstilling som reiselivsprodukt og utvikles videre til lønnsom forretning som bygger opp under turismen i banens influensområde.

Med planene for tilbudsøkning på Østlandet i desember 2012 og desember 2014 vil kapasiteten økes tilstrekkelig til at toget kan ta sin andel frem mot 2016/17. Med en tidligst mulig ferdigstilling av Follobanen og rask utbygging av IC-trianglet vil det være tilstrekkelig kapasitet i infrastrukturen til at toget kan øke sin markedsandel og gi det nødvendige bidrag til å ta den forventede trafikkveksten på Østlandet med kollektive transportmidler i perioden frem til 2030.

I rapporten «Oftere, raskere og mer miljøvennlig» har NSB utarbeidet beskrivelser av hvordan togtilbudet inn mot de store byene kan utvikles, med tilhørende behov for investeringer i infrastruktur og materiell.

I vestkorridoren inn mot Oslo sentrum vil setekapasiteten kunne økes med 62 % frem til 2026. Dette tilsvarer at NSB totalt kjører 23 flere togsett mot sentrum fra vest i en 3-timers periode sammenlignet med 2011. Samlet sentrumsrettet kapasitet fra nordøst, som sum av tog på Hovedbanen og gjennom Romeriksporten vil i 2026 kunne være 64 togsett, som representerer en kapasitetsøkning på 83 %, tilsvarende 29 flere togsett enn i 2011. Kapasiteten fra Ski mot sentrum vil kunne øke med 67 % eller 26 togsett sammenlignet med dagens kapasitet på 39. I tillegg kommer mulig til-

leggskapasitet med egne rushtidsavganger fra Kolbotn med inntil 12 togsett. Dette bringer en mulig samlet kapasitetsøkning fra Follo og Østfold opp i 97 % sammenlignet med tilbudet i 2011.

Tilsvarende forslag til tilbudsforbedringer er laget for Bergen, Stavanger og Trondheim. Med varierende grad av investeringer i infrastruktur er det mulig å utvikle togtilbud som innebærer at trafikkveksten i de korridorane toget betjener kan tas kollektivt. I Bergen og i Trondheim er det uansett påkrevet å fornye togsett som er i ferd med å nå teknisk og komfortmessig levealder.

I perioden frem til 2023 må omlag 87 togsett fornyes etter hvert som de når 30 år. Med en ambisjon om å ta trafikkveksten inn mot de store byene på kollektive transportmidler og en forutsetning om at toget skal ta sin andel av dette, vil behovet for kapasitetsøkning tilsvare ytterligere 60 togsett. Investeringsbehovet melder seg allerede i 2014 når 14 togsett av type 69 når 30 år og er modne for utskifting. Fornyelsen og kapasitetsøkningen bør skje gjennom et anskaffelsesprogram som tilpasses utbygging av kapasiteten i infrastrukturen.

Med den gjennomførte moderniseringen av vognparken (type 5 og type 7) og forestående midtlivsoppgradering av type 73 vil det ikke være behov for større investeringer i materiell for de lange distansene i planperioden.

For regiontogene over lengre strekninger er det avgjørende å redusere reisetiden. I noen grad vil utbygging av kryssingsspor for godstog og utbygging av IC-trianglet bidra, men dette er ikke tilstrekkelig til å beholde konkurranseevnen etter hvert som veinettet bygges ut. NSB effektiviserer produksjonen og moderniserer materiellet, likevel viser utviklingen at togets betydning over tid svekkes på de lengre distansene. Med et mulig unntak for Bergensbanen er det derfor overveiende sannsynlig at markedsandelen må opprettholdes gjennom lave priser og at behovet for offentlig vederlag for tjenestene på lengre regiontogstrekninger vil øke. Dovrebanens dagtog kan ikke drives kommersielt på dagens bane og det må vurderes å legge også disse togene inn i ordningen.

Lønnsom vekst er en betingelse for videre ekspansjon i Sverige. For å oppnå dette forhandles om bedre betingelser i eksisterende kontrakter, samtidig som nye anbud legges inn med realistiske priser. Markedet i Sverige er i endring og for å møte dette styrkes den strategiske kompetansen i Svenska Tågkompaniet AB.

5.2 Planer for utvikling av bussvirksomheten

Nettbuss har som visjon å være det ledende og mest nyskapende busselskapet i Norden. Selskapet har som mål å få flere til å reise kollektivt og en ambisjon om 35 % markedsandel av bussmarkedet i Norge, 10 % i Sverige og 5 % i Danmark. Nettbuss ønsker å ha bussbransjens mest fornøyde kunder. Motiverte, kompetente og lojale medarbeidere er viktig for å nå disse målene.

All Nettbuss sin virksomhet i Sverige og Danmark er konkurranseutsatt og i Norge vil den også bli det i løpet av noen år. De kommende to årene vil vesentlige deler av forhandlede kontrakter i Norge bli satt ut på anbud. Nettbuss sin strategi for å lykkes i anbudsmarkedet er å utvikle de beste systemer for miljø- og kvalitetsstyring, inkl. ISO-sertifisering av all virksomhet innenfor miljø, kvalitet og trafikksikkerhet. Kombinasjonen av å utnytte lokal effektiv drift med konsernets totale kompetanse på disse områdene vil være avgjørende.

Analyser viser at det er i Sverige innenfor ekspressbuss og rutebuss at markedsveksten blir størst i Norden. Dette markedet er nå liberalisert. Dette vil skape nye muligheter, samtidig som det vil bli mer krevende å skape lønnsomme posisjoner i markedet. Nettbuss har et godt fundament for å ta del i denne veksten og en total markedsandel på 10 % er målsatt i perioden. Det er i denne forbindelse viktig å styrke markedsposisjonen og merkevarekjennskapen for å berede grunnen for ulike kommersielle satsinger.

Nettbuss er etablert som det ledende selskap innen ekspressbuss i Norge og har også en viss posisjon i Sverige. Denne posisjonen skal videreutvikles. Med økt bruk av anbud i rutebilkjøring, blir ekspressbuss ennå viktigere. For å lykkes innenfor ekspressbuss vil selskapet utvikle bedre systemer for salg, kundeservice og billettering, ikke minst innenfor nye medier. Nåværende teknologi og rutiner skal fornyes og et større utviklingsarbeid vil igangsettes.

Positiv bedriftskultur har vært den viktigste årsaken til den suksessen Nettbuss har hatt i markedet. Å styrke den eksisterende positive bedriftskulturen og videreutvikle den verdibaserte ledelsesutøvelsen i konsernet er grunnlaget for å sikre fremtidig sunn og lønnsom drift, ikke minst innenfor anbudsområdene.

Tilgang til kvalifisert personale både innen sjåføryrket, mekanikere og innen lederfunksjoner er avgjørende for å utvikle en sunn og lønnsom virksomhet fremover. I dag har Nettbuss en god posi-

sjon og er en ønsket arbeidsgiver og det er svært avgjørende at denne posisjonen videreutvikles.

Nettbuss har gjennom de siste årene utviklet en egen verkstedskjede for ekstern vedlikeholdsvirksomhet. Kjeden er en merkeuavhengig leverandør av vedlikeholdstjenester på storbil. Ut over egen lønnsomhet skal kjeden gi synergi inn mot bussvirksomheten i form av bedre leveranser av reservedeler og god konkurranse i markedet.

5.3 Planer for utvikling av godstogvirksomheten

CargoNet er inne i en svært krevende økonomisk situasjon. Hovedoppgaven for selskapet på kort sikt er å avvikle ulønnsom virksomhet, få til kostnadseffektivisering i alle ledd av verdikjeden, og å øke volumene der det gir grunnlag for lønnsomhet.

CargoNet har fokus på bedre materiell- og resursutnyttelse gjennom egen effektivisering. Samtidig er det et stort behov for delvis oppgradering (EL 16) og delvis utskifting (El 14) av egen lokomotivpark.

Oppgraderingen av infrastrukturen vil ta tid. Tilstanden og fremkommeligheten på sporet vil derfor fortsatt være en vesentlig utfordring for godsvirksomheten. Til tross for at det er iverksatt betydelige prosjekter for oppgradering av infrastrukturen, vil det fortsatt være risiko for nedbrudd og ikke planlagte stengninger og avvikssituasjoner. Et eksempel er den langvarige stengningen av Dovrebanen 13. mars–9. mai 2012. Slike stengninger slår svært negativt ut for godstransporter på bane, og fører til kundene velger andre transportløsninger. Dette kan igjen medføre redusert vekst av godstransport på bane, samt avvikling av deler av tilbudet. De langsiktige skadevirkningene kan reduseres noe gjennom en kompensasjonsordning til jernbaneselskapene og deres kunder for avvik som skyldes infrastrukturen. En slik ordning vil være et viktig bidrag for å kunne opprettholde og utvikle transporttilbudet på bane i henhold til ambisjonene.

Økt punktlighet er helt nødvendig for å gjøre godstransport på bane til et forutsigbart tilbud til kundene. Det er derfor avgjørende at dagens infrastruktur blir gitt nødvendig oppgradering så raskt som mulig, parallelt med nye prosjekter for å fremme godstransporten gjennom (1) muligheten for lengre godstog, og (2) flere godstog (terminaler og kryssningsspor).

CargoNet satser på transport av containere og semitrailere mellom de største byene, samt til og fra utlandet. Målsettingen er en lønnsom virksom-

het gjennom overføring av transporter fra vei til bane, herunder vekst ut over den generelle markedsveksten. CargoNet vil fortsatt utvikle systemtog med dedikerte driftsopplegg for industri-, trelast- og gruvevirksomhet etc.

5.4 Planer for utvikling av eiendomsvirksomheten

Rom Eiendom har ambisjon om å være Norges ledende knutepunktsutvikler innenfor persontrafikk og godstransport. Som eier av de fleste jernbanestasjoner i Norge, og med en rekke tilliggende eiendommer i sentrale områder er selskapet meget godt posisjonert for å oppfylle denne målsettingen. Nåværende strategi er å utvikle helhetlige knutepunkt med utgangspunkt i selskapets driftsavhengige – og driftsuavhengige eiendommer.

Den kraftige befolkningsveksten, endringer i bosettingsmønsteret og krav om et mer bærekraftig samfunn, vil skape en betydelig etterspørsel etter nye boliger og næringsarealer på og ved kollektivknutepunktene. Veksten vil i hovedsak skje i og ved de store byene Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og Drammen. I tillegg forventes det en betydelig etterspørsel etter bolig- og næringsarealer langs aksene i intercity-triangelen. Denne utviklingen krever helhetlig planlegging. For at NSB skal kunne bidra til å skape det ønskede resultatet er det viktig at Rom tar en mer aktiv rolle i utvikling av helhetlige og fremtidsrettede kollektivknutepunkt.

For å møte denne utviklingen vil Rom styrke sin posisjon ved å utvikle og beholde strategisk viktig eiendom. Med strategisk eiendom menes eiendom som har direkte grensesnitt til de største og viktigste knutepunktene i Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Drammen.

Dette er eiendom som vil gi konsernet strategisk, operasjonell og finansiell verdi;

Strategisk verdi:

- Eiendom med direkte grensesnitt til de viktigste kollektivknutepunktene (direkte forbindelse med stasjonsområdet)
- Sikrer kontroll over fremtidig bruk ved langsiktig eierskap (behov for utvidelse, annen bruk)
- Skaper synergier mellom persontransport og eiendom

Operasjonell verdi:

- Styring og kontroll av kundebevegelser og kundestrøm
- Kontroll på helhetlig og bærekraftig utvikling av kollektivknutepunkt
- Komplementær og konsentrert portefølje (cluster, lavere forvaltningskostander)

Finansiell verdi:

- Eiendom med meget høy attraktivitet
- Betydelig verdiutviklingspotensiale gjennom å utvikle eiendommene
- Stort verdiøkningspotensiale ettersom områdene rundt knutepunktene øker i verdi
- Solid totalavkastning/høye og stabile kontantstrømmer
- Meget likvide objekter

5.5 Planer for utvikling av vedlikeholdsvirksomheten

Vedlikeholdsmarkedet i Norden gir interessante forretningsmuligheter. Erfaringene fra Sverige viser at Mantena kan være konkurransedyktig og oppnå gode resultater.

Etter hvert som togvedlikehold konkurranseutsettes, vil det være viktig for den videre utviklingen av Mantena at selskapet kan opptre som et forretningsområde med normale krav til avkastning og lønnsomhet.

Som eget forretningsområde vil Mantena utvikles for å konkurrere om fremtidige anbud i egen regi på en profesjonell og forretningsmessig måte som gir merverdi for selskapet. Det norske og svenske markedet vil være prioritert, men det kan være åpning for samarbeid med eksisterende kunder ellers i Europa.

I Norge har Mantena som mål å vinne anbud som konkurranseutsettes. I tillegg vil det være naturlig at Mantena vurderer tilbud også til T-bane og trikk når det blir aktuelt. Mantena ønsker å vokse i det skandinaviske markedet for persontog, godstogmateriell og skinnegående arbeidsmaskiner gjennom kjerneområdene driftspause og komponentvedlikehold, samt logistikk med innkjøp og deleforsyning.

Mantena forbereder seg allerede på konkurranseutsetting i Norge. Med selskapets kompetanse og erfaring og kjennskapen til norske tog har Mantena de beste forutsetninger for å konkurrere om fremtidige vedlikeholdsoppgaver. Erfaringene fra oppdrag i Sverige og for Flytoget, som

er vunnet i konkurranse, vil være viktig å ha med seg inn i dette arbeidet.

Fremover er det viktig fortsatt å styrke selskapets kompetanse og sikre nødvendige ressurser. Viktigere enn noen gang vil være å levere i henhold til avtalte krav i avtaler selskapet allerede har med NSB, CargoNet, Flytoget og andre. Utviklingen og kvaliteten i leveransene fra Mantena de siste årene har vært meget bra innenfor alle materielle typer og avtale målkriterier.

Mantena vil delta i anbud i Sverige både innenfor persontog og godstogmateriell, men NSB Persontog vil være prioritert.

5.6 Planer for utvikling av støttefunksjoner

Hovedstrategien for NSBs støttefunksjoner er å sikre konkurransedyktige leveranser gjennom styrt konkurranseutsetting. NSB vil legge vekt på å opprettholde kontroll med virksomhetskritiske leveranser, men vil konkurranseutsette leveranser for å begrense risiko og sikre markedsmessige og variable kostnader.

6 Rammebetingelser

6.1 Godt samspill og offensiv infrastruktursatsing er nødvendig for å nå målene for transportsektoren.

For NSB-konsernet er infrastrukturen en virksomhetskritisk faktor.

Norsk jernbane står ved inngangen til en ny transportplanperiode overfor betydelige utfordringer, men også store muligheter;

- Kundene har de seneste årene opplevd en jernbane preget av mange innstillinger og forsinkelser både innen gods- og persontrafikken. Det er en bred erkjennelse av at vedlikeholdet av infrastrukturen har vært for dårlig gjennom mange år og at store deler av jernbanenettet har en standard og kapasitet som er tilpasset en annen tid. Det haster å ta igjen dette etterslepet. De positive erfaringene etter oppgraderingen av infrastrukturen rundt Oslo S viser at det nytter.
- Den forventede befolkningsveksten i sentrale områder på rundt 40 % fram mot 2040, kombinert med miljøutfordringene, stiller store krav til samfunnets evne til å tilby effektive og attraktive transportløsninger både for personer og gods. Det er særlig i det sentrale Østlandsområdet og rundt de andre store byene at veksten forventes å bli sterk.

- Regjeringen har i klimameldingen (Meld. St.21 (2011–12)) klare ambisjoner om at trafikkveksten i storbyområdene må skje kollektivt og med sykkel og gange. Det varsles at det skal satses på kollektivtrafikk. Jernbanens rolle skal styrkes. Det er et mål å overføre godstrafikk fra veg til sjø og bane.

Samfunnet har store forventninger til at kollektivtrafikken generelt og jernbanen spesielt skal spille en vesentlig rolle i å løse vekstutfordringene de kommende årene. Samtidig har norsk jernbane betydelige kvalitetsutfordringer. Dette skaper et gap mellom forventningene og den faktiske situasjonen. Det er nødvendig med en *ekstraordinær innsats* for å sikre samfunnet et velfungerende transportsystem:

- Regjering og Storting må sørge for tilstrekkelig, forpliktende og forutsigbar finansiering av helt nødvendige infrastrukturinvesteringer, samt innhenting av vedlikeholdsetterslep. Dette innebærer en *vesentlig økning* i investeringene fra dagens nivå.
- Tiden fra planlegging til ferdig utbygd infrastruktur må forkortes.
- Lokale myndigheter må legge til rette for forfetting rundt kollektivknutepunktene og bidra til raske planprosesser.
- Det er behov for tett samordning av kollektivtrafikken slik at transportslagene til sammen gir kundene en mest mulig sømløs reise.
- Kollektivselskapene må, med basis i kjøpskontrakter, investere i tog og busser slik at kollektivtrafikken kan utvikles i takt med at infrastrukturen blir utbygd.

Fra NSBs side gjøres en betydelig innsats:

- NSB Persontog holder på med en omfattende fornyelse av togparken og har planer for ytterligere fornyelse og økt kapasitet. Dette vil gi kundene et vesentlig bedre tilbud med høyere kapasitet og bedre komfort etter hvert som infrastrukturen blir utbygd.
- Nettbuss vil, som en betydelig norsk aktør, være med på å sikre en velfungerende konkurranse om rutebusstjenester i konkurranse med store internasjonale aktører, samt videreutvikle et attraktivt ekspressbusstilbud.
- NSBs datterselskap Rom Eiendom arbeider systematisk med å utvikle gode knutepunkter for kundene i samarbeid med lokale og sentrale myndigheter, Jernbaneverket og andre interessenter. ROM bidrar også til forfetting rundt knutepunktene gjennom sin utvikling av

driftsuavhengige eiendommer til boliger, service- og næringsbygg.

- CargoNet vil forsette omstillingen for å sikre norsk næringsliv effektive kombinerte transportløsninger, samt dedikerte systemtog til industrien.

Et velfungerende transportsystem vil bidra både til regionforstørring og mer robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner. Uten et godt utbygd transportsystem, svekkes Norges muligheter for økonomisk vekst, regional utvikling og det blir vanskeligere å nå miljømålene. For å møte disse utfordringene kreves:

- Fjerning av vedlikeholdsetterslepet. Det haster å gjennomføre tiltak for å sikre en pålitelig, sikker og robust infrastruktur ved å fjerne vedlikeholdsetterslepet, sørge for tilstrekkelig fornyelse og ha tilstrekkelige midler til drift. NSB støtter derfor Jernbaneverkets forslag i NTP om å prioritere drift og vedlikehold høyt, uansett bevilgningsrammer.
- Ferdigstillelse av Follobanen innen 2020.
- Full utbygging av dobbeltspor i InterCityområdet i løpet av de kommende 13 år, som er den planleggings- og utbyggingstiden som Jernbaneverket har vurdert vil være kostnadsoptimal. Dette vil legge grunnlag for et høyfrekvent togtilbud med konkurransedyktige reisetider som kan ta sin del av den forventede etterspørselsveksten. NSB anbefaler at strekningene til Fredrikstad, Hamar og Tønsberg prioriteres først. Det er positivt at Regjeringen i klimameldingen varsler at den vil legge fram en tidfestet plan for utbygging av InterCityforbindelsene i det sentrale Østlandsområdet.
- At planleggingen av ny Oslo-tunnel gis høy prioritet. Jernbaneverkets rapport «Utvikling av jernbanen i Oslo-navet» 29.2.2012 viser at behovet for ny tunnel gjennom Oslo vil bli prekärt rundt 2030. (2027 dersom NTP – vekstforutsetningene legges til grunn) Med en anslått plan- og byggetid på mellom 15 og 18 år er det ingen tid å miste. NSB er derfor tilfreds med Samferdselsdepartementets klare prioritering av dette viktige prosjektet.
- At det sikres god framkommelighet for buss spesielt i og rundt byene med kollektivfelt og signalprioritering.
- Utbygging av bussterminal(er) i Oslo og øvrige store byer er viktig.
- Tilrettelegging for fortetting rundt knutepunktene og utvikling av gode knutepunkter

- At myndigheter og kjøpsorganer følger opp infrastruktursatsingen med kjøp av kollektivtransporttjenester slik at samfunnet oppnår en optimal utnyttelse av infrastrukturen.
- Kortsiktige tiltak / støtte for å sikre rammebetingelser for godstrafikken som muliggjør opprettholdelse av denne med en forsvarlig økonomi inntil infrastrukturen får en akseptabel standard. At punktlighet og regularitet bedres vesentlig da disse er nødvendige forutsetninger for å kunne være konkurransedyktig i godsmarkedet.
- Det anbefales at Jernbaneverkets strategi for godstrafikk revideres for å ta høyde for den faktiske trafikkutviklingen og at prognosene oppdateres med realistiske vekstforutsetninger. Innretning og hovedtrekk anbefales videreført, men rekkefølgen og omfanget av utbyggingen på Alnabru må vurderes opp mot viktige tiltak på linjen. Tiltakene på linjen og terminalene må ses i sammenheng og strekninger bør utvikles som helhet. NSB ser i denne forbindelse fram til resultatene av Regjeringens strategi for overføring av gods til bane og sjø som ble varslet i klimameldingen.
- Infrastrukturtiltak for å håndtere økning i togparken, herunder plattformforlengelser, vende- og hensettingsspor.
- Elektrifisering av Trønderbanen
- ERTMS. ERTMS innebærer at en større del av signalutrustningen flyttes ombord i togene. NSB legger til grunn at innføringen av ERTMS gjøres slik at ikke operatørenes konkurransekraft mot andre transportformer svekkes. Dette kan gjøres ved at ombyggingen og ombordutrustning finansieres av staten.
- NSB legger også til grunn at utbygging ATC-kryssingsbarrier og F-ATC gis høy prioritet.

Jernbaneverket slår i høyhastighetsutredningen fast at det ikke er noen konflikt mellom utbygging av IC-nettet med dobbeltspor og en eventuell senere videreføring i et høyhastighetsnett. NSB ser positivt på utbygging av fjerntogstrekningene til høyere hastighet, men understreker at første trinn i en eventuell høyhastighetsnett må være et ferdig utbygd InterCitynett. Ved en evt. høyhastighetsutbygging må det velges løsninger som gjør at langsom trafikk lar seg kombinere med raske tog, f.eks. ved at eksisterende bane opprettholdes for framføring av langsommere tog.

6.2 Behov for styrket konkurransekraft for godstransport på jernbane

Forutsigbare leveranser

Konjunktursituasjonen, konkurranse fra vei og svekket tillit til godstransport på bane grunnet svak infrastruktur har medført at jernbanetransport i dag er på et 2007-nivå målt i antall TEU. En doubling av volumene fra 2007 til 2020 synes ikke realistisk, men det er en ambisjon om at godstransport på bane skal ligge over den generelle veksten i transportmarkedet.

I lys av dette har CargoNet vurdert hvilke omprioriteringer som bør vurderes, herunder hvilke infrastrukturprosjekter som må realiseres for å oppnå vekst lik med eller større enn den generelle utviklingen i transportmarkedet. Spesielt er det viktig å vurdere omfanget av utbyggingen på Alnabru sett opp mot andre nødvendige prosjekter.

For CargoNet er det avgjørende å kunne levere et godt transporttilbud gjennom økt punktlighet og regularitet. Dette fordrer en prioritering av vedlikehold og rassikring. I påvente at disse tiltakene gir effekt, bør det etableres midlertidige kompensasjonsordninger / støtte til godstransport på bane som muliggjør opprettholdelse av denne med en forsvarlig økonomi inntil infrastrukturen får en akseptabel standard.

Det er viktigere å øke kapasiteten i eksisterende produksjonsmodell gjennom lengre tog, fremfor å kjøre flere tog. For å oppnå dette kreves lengre og flere kryssingsspor, samt terminaler som kan håndtere dette.

Basert på disse vurderingene anbefales følgende:

1. Jernbaneverkets godsstrategi bør revideres med henblikk på endret veksttakt og prognoser.
2. Hovedinnretningen på godsstrategien bør beholdes, men det bør vurderes løsninger hvor investeringer i Alnabru kan frigjøres for å sikre gjennomføring av øvrige prosjekter som er avgjørende for å oppnå vekst.
3. Utbygging av hele strekninger bør prioriteres med vedlikehold og flere/lengre kryssingsspor.
4. En forsert fremdrift knyttet til kryssingsspor, samt terminalutbygging i Trondheim og Bergen er avgjørende for overføring av transporter fra vei til bane.

CargoNet har som ambisjon at godstransport på bane skal ta markedsandeler, og nå en vekst som ligger over veksten i NTP.

Terminaldrift

Terminalene er sentrale deler av logistikkjeden både mht. jernbanens kostnadseffektivitet i forhold til andre transportmidler og mht. kvalitet i leveransene. Det har i lengre tid pågått en diskusjon om hvem som skal drive terminalene. Det er i dag flere terminaler med mer en én driver. Dette er uheldig for kapasitetsutnyttelsen og kvaliteten og det bør etableres løsninger med kun én driver per terminal. NSB konsernet ønsker å bidra til at det finnes en løsning for driften av terminalene som styrker jernbanens konkurransekraft gjennom effektive driftsmodeller med god kvalitet.

6.3 Økt behov for samordning av kollektivtrafikken nasjonalt

Den kraftige befolkningsveksten spesielt rundt byene kombinert med målet om at trafikkveksten skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange, stiller store krav til at alle aktørene i kollektiv-Norge utvikler et godt og mest mulig sømløst kollektivtilbud som kundene oppfatter som enkelt og attraktivt.

NSB har i planen «Oftere, raskere og mer miljøvennlig» vist hvordan persontogene kan ta sin del av veksten. Det er påkrevet at også øvrige kollektive transportmidler får økt kapasitet for å ta sin del av trafikkveksten. Ansvar for kollektivtrafikken utenom tog i Norge er lagt til fylkeskommunene og i noen grad videredelegert til lokale eller regionale selskaper som kjøper tjenester fra operatørselskapene. Lokalt/regionalt har disse selskapene ansvar for utviklingen av kollektivtilbudet mht. bl.a. ruteplaner, takster, billetterings- og informasjonsløsninger.

Med utgangspunkt i kundenes behov for enkle løsninger på tvers av transportmidler, har NSB søkt å få til best mulig tilpasning til slike lokale løsninger. Dette blir delvis ivaretatt gjennom det formaliserte rutesamarbeid som allerede er etablert mellom NSB og fylkeskommunene. Det er imidlertid en utfordring når lokale og regionale løsninger utvikler seg på ulik måte.

NSB ser fram til resultatene av Samferdselsdepartementets kollektivtransportstrategiprojekt som blir viktig for å definere mål, tiltak og virkemidler for å møte utfordringene innen kollektivtransporten. Spesielt viktig blir det å avklare hvordan disse kan håndteres på tvers av forvaltningsnivåer og mellom ulike typer kollektive transportmidler og mellom by og land.

7 Fremtidig økonomisk utvikling for NSB-konsernet

7.1 Forutsetninger for NSBs planer

NSBs økonomiske utvikling bygger på at omfanget av NSBs samlede persontog- og bussvirksomhet øker gjennom vekst i virksomheten i og utenfor Norge. For godsvirksomheten er det med bakgrunn i dagens lønnsomhetsutfordringer lagt til grunn en begrenset vekst og en videreføring av dagens virksomhet. Det er i NSB-konsernets planer ikke innarbeidet positive effekter av endringer i rammebetingelser knyttet til godstransport på jernbane, men styret vil på nytt understreke behovet for slike tiltak dersom godstransport på jernbane skal få den ønskede utviklingen.

NSB planlegger en gradvis økning i persontogtilbudet fra 2012 i takt med leveransen av nye tog. Fra desember 2014 forbedres togtilbudet ytterligere gjennom realisering av ny grunnrutemodell. Dette betinger at nødvendige infrastrukturtiltak slutføres i tide. I planen er det lagt opp til en styrking av togtilbudet ved at 14 nye tog fra 2014/ 15 erstatter tog som skal utrangeres. Videre planlegges anskaffelse av ytterligere 2 nye tog som leveres i samme tidsrom og vil bidra til økt transportkapasitet på Østlandet. De to sistnevnte togene finansieres gjennom en ordning for trafikantbetaling etablert i forbindelse med Oslopakke 2. Fra 2018 er det forutsatt leveranse av ytterligere 30 togsett. Timingen av disse investeringene vil avhenge av dialogen med offentlig kjøper (restverdisikring og endring i avtale om offentlig kjøp) og med fremdriften av tiltak i infrastrukturen (tidspunkt for mulig realisering av trafikk med nye tog).

7.2 Resultatutvikling, investerings- og finansieringsplaner

Årsresultatet for NSB-konsernet stiger fra -126 MNOK i regnskap 2011 til ca 650 MNOK i prognose 2012 for deretter å falle ned mot 400 MNOK i 2013. Utover i planperioden er konsernets årsresultat anslått å øke til over 700 MNOK i 2017. De viktigste bidragene til forbedringen i årsresultat er den forutsatte økningen i driftsinntekter i persontrafikken, økte leieinntekter i Rom Eiendom og resultatforbedring i Nettbuss og CargoNet.

Det er usikkerhet knyttet til utviklingen, særlig forutsatt resultatforbedring i gods- og persontog, men også til resultatene fra eiendomsvirksomheten. I tillegg er det usikkert hvor store og

hvor langvarige de negative effektene av problemer knyttet til infrastruktur vil bli.

Inneværende år vil vise et spesielt godt resultat for NSB-konsernet som følge av gevinster fra Oslo S Utviklings salg av DNB-byggene i Bjørvika.

De årlige investeringene er i planperioden forutsatt å være på 3,2 mrd. NOK i gjennomsnitt. Det er innarbeidet kjøp av til sammen 46 nye togsett ut over leveransen av 50 nye tog under levering. I tillegg er det en økning i investeringene i Nettbuss og Rom Eiendom.

NSB planlegger å finansiere investeringene gjennom kontantstrømmer fra driften sammen med opptak av lån. NSBs hovedkilde for finansiering er det internasjonale obligasjonsmarkedet gjennom et etablert låneprogram. I tillegg opptas kortsiktig finansiering i det kortsiktige norske sertifikatmarkedet, eller gjennom trekk på syndikatlån.

7.3 Forventet utvikling i avkastning og utbytte fra NSB

NSB hadde i 2011 et årsresultat på -126 MNOK og dermed en negativ egenkapitalavkastning. Eiers avkastningskrav er 7,2 % av verdijustert egenkapital. I 2012 forventes en vesentlig forbedring av NSB-konsernets resultater med et årsresultat på ca 650 MNOK og en avkastning på bokført egenkapital på over 10 %.

For planperioden 2013–2017 er ambisjonen at NSB-konsernet skal kunne levere resultater som gir en avkastning som gradvis nærmer seg eiers krav, og vil i planperioden ha en gjennomsnittlig avkastning på 8 % av bokført egenkapital.

Egenkapitalandelen vil med 50 % utbytte og øvrige planforutsetninger ligge under NSB-konsernets interne mål om minst 30 % i hele planperioden, og vesentlig lavere enn de anbefalinger som eier har lagt til grunn i tidligere Stortingsmelding om NSBs virksomhet. Det betydelige fallet i NSB-konsernets egenkapitalandel fra 2012 har sammenheng med at regnskapsprinsippene for ytelsespensjoner er endret slik at hele pensjonsforpliktelsen nå blir ført i balansen.

NSB-konsernet vil på grunn av høye investeringer, spesielt i nye tog, i slutten av planperioden ha en egenkapitalandel på vel 28 %. Det er ønskelig at konsernet har en høyere egenkapitalandel for bedre å kunne håndtere den store satsingen det legges opp til. Styret anbefaler derfor at det ikke tas utbytte fra NSB-konsernet i planperioden. Uten utbytte i perioden 2014 til 2017 vil egenkapitalandelen i slutten av planperioden være ca. 4 %

poeng høyere enn med videreføring av dagens utbyttensnivå på 50 % av årsresultatet. Styret legger vekt på at et selskap som NSB med høy kapitalbinding bør ha mulighet til tilstrekkelig egenfinansiering av investeringer i togmateriell m.v.

NSB-konsernet baserer seg i sine planer på en god tilgang til likviditet og en soliditet som gjør det mulig å oppnå tilfredsstillende lånefinansiering i det internasjonale lånemarkedet.

7.4 Behovet for egenkapital knyttet til kjøp av ytterligere lokaltogmateriell

Styret i NSB har lagt stor vekt på at konsernet skal kunne finansiere utviklingen i virksomheten uten kapitaltilførsel fra eier. Dette er lagt til grunn for den omfattende investeringen i nytt og oppgradert persontogmateriell for til sammen 6 milliarder NOK som NSB slutfører i 2012 og 2013 gjennom leveransen av 50 nye togsett.

Høy slitasje med tilhørende driftsproblemer, spesielt i vinterperioder, foreldet teknologi og høye vedlikeholdskostnader på mange av de eldre lokaltogene som benyttes i Oslo-området (type 69) har synliggjort behovet for å skifte disse ut.

Samtidig er det behov for å anskaffe ny lokaltogkapasitet til å dekke ventet økning i trafikken og et forbedret togtilbud i takt med at forbedringer i infrastruktur og sporkapasitet gjør dette mulig. NSB legger derfor, som beskrevet, opp til en betydelig investering i nye tog i planperioden ut over det som allerede er besluttet.

Det er viktig at arbeidet med å planlegge forbedringer i togtilbudet gjennomføres i nært samarbeid mellom Jernbaneverket og NSB med en fastsatt dato for ferdigstillelse og oppstart av ny trafikk. Dette er nødvendig for å sikre forutsigbarhet knyttet til investeringer i togmateriell og i knutepunktutvikling.

God soliditet og tilfredsstillende finansiell handlefrihet er avgjørende for at NSB-konsernet kan fylle den rollen som er beskrevet i denne paragraf 10- planen. Selv med de ambisiøse planene NSB har presentert, legger styret opp til at veksten kan finansieres gjennom forbedrede resultater og uten tilførsel av ny egenkapital. Det er dog ønskelig at staten avstår fra å ta utbytte i denne perioden fordi veksten krever så store investeringer.

Offentlege institusjonar kan tinge fleire eksemplar frå:
Servicesenteret for departementa
Internett: www.publikasjoner.dep.no
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no
Telefon: 22 24 20 00

Opplysningar om abonnement, laussal og pris får ein hjå:
Fagbokforlaget
Postboks 6050, Postterminalen
5892 Bergen
E-post: offpub@fagbokforlaget.no
Telefon: 55 38 66 00
Faks: 55 38 66 01
www.fagbokforlaget.no/offpub

Publikasjonen er også tilgjengeleg på
www.regjeringa.no

Forsidebilete: Lasse Storheil

Trykk: 07 Aurskog AS 04/2013

