

09 Økonomirapport 2010.2

Indstilling:

Direktionen indstiller, at

- Økonomirapport 2010.2 tages til efterretning og godkendes som gældende forventninger til resultat for 2010
- Den forventede efterregulering på 91,9 mio. kr. bliver tillagt kassebeholdningen til endelig afregning med kommuner og regioner i 2012
- Nærværende sagsfremstilling samt kommune- og regionspecifikke oplysninger gøres tilgængelig på www.moviatrafik.dk

Beslutning:

Indstillingen tiltrådt.

Sagsfremstilling:

I økonomirapport 2010.2 forventer Movia en samlet netto efterbetaling til kommuner og regioner på 92 mio. kr. Årsagen til efterbetalingen skal hovedsagelig findes på busområdet, hvor indeks, der regulerer trafikløbet, er blevet revurderet.

Økonomirapport 2010.2 er den anden status i 2010 til bestyrelsen om den forventede udvikling i Movias økonomi. I henhold til kasse- og regnskabsregulativet skal bestyrelsen orienteres om økonomien 3 – 4 gange årligt. I økonomirapporten er centrale budgetforudsætninger revurderet i forhold til forventningerne i estimat 1, ligesom realiserede tal for årets første kvartal ligger til grund for vurderingerne.

Tabel 1 Forventet efterregulering 2010

Mio. kr.	Budget 2010	Estimat 1 2010	Estimat 2 2010	Skønnet ændring
Driftsresultat	2.835,9	2.721,9	2.659,7	-62,3
Finansielle poster i alt	12,0	12,0	12,0	0,0
Finansieringsbehov i alt	2.847,9	2.733,9	2.671,7	-62,3
A conto betalinger	-2.337,3	-2.329,4	-2.326,0	3,4
Forbrugsafhængige betalinger	-510,6	-452,7	-437,6	15,2
Indbetalte tilskud i alt	-2.847,9	-2.782,1	-2.763,5	18,5
Efterregulering	0,0	48,1	91,9	43,7

Note: + = penge ud, - = penge ind

Finansieringsbehovet er i estimat 2 faldet med 62 mio. kr. Ændringen kan henføres til ændringer i forretningsområdernes driftsresultat. Driftsresultatets ændringer kan ses i tabel 2.

Den forventede efterregulering er i estimat 2 på 92 mio. kr., hvilket er en skønnet ændring fra estimat 1 på 44 mio. kr. Efterreguleringen afregnes med kommuner og regioner primo 2012.

De indbetalte tilskud er i estimat 2 reduceret med 18 mio. kr. A conto betalingerne reduceres med 3 mio. kr. efter aftale med de berørte kommuner og regioner. De forbrugsafhængige betalinger reduceres med 15 mio. kr. som følge af et lavere omkostningsniveau i Flextrafik. Da Flextrafik kørslen afregnes med kommuner og regioner efter forbrug, har ændringen i den forbrugsafhængige betaling ikke indflydelse på efterreguleringen. Efterreguleringen er således kun påvirket af ændringer i driftsresultatet for bus- og banedriften.

Tabel 2 Forventet driftsresultat 2010

Mio. kr.	Budget 2010	Estimat 1 2010	Estimat 2 2010	Skønnet ændring
Busruter	1.667,3	1.618,9	1.563,6	-55,3
Flextrafik	547,7	489,8	475,2	-14,7
Lokalbaner	307,1	299,5	307,5	8,0
Fællesudgifter	313,8	313,8	313,4	-0,3
Driftsresultat i alt	2.835,9	2.721,9	2.659,7	-62,3

Note: + = penge ud, - = penge ind

Driftsresultatet er forbedret med 62 mio. kr. jf. tabel 2. Driftsforbedringerne vedrører hovedsageligt busdriften og Flextrafik. Nedenfor forklares ændringerne detaljeret.

Tabel 3 Skønnet ændring i nettoudgifterne for hhv. Bus, Flextrafik og Lokalbaner

Mio. kr.	Busdrift	Flextrafik	Lokalbaner	I alt
Indtægter	-33,7	-0,6	8,9	-25,4
Driftsudgifter	-21,6	-14,1	-0,8	-36,5
Anlæg	0,0	0,0	0,0	0,0
Ændringer i nettoudgifter	-55,3	-14,7	8,0	-61,9

Note: + = penge ud, - = penge ind

I tabel 3 specificeres driftsændringerne på forretningsområder og overordnede budgetposter. Ændringer i de enkelte forretningsområder er nærmere beskrevet nedenfor.

Busdrift

Nettoudgifterne til busdrift er reduceret med 55 mio. kr. i forhold til estimat 2. Reduktionen er sammensat af en indtægtsstigning på 34 mio. kr. og et fald i driftsudgifterne på 21 mio. kr.

Indtægter

I Estimat 2 er passagerforventningerne til 2010 revurderet ud fra realiserede passagertal for årets første tre måneder. Påstigertallet for takstområde H er opskrevet med 2,9 mio. påstiger, mens påstigertallet for takstområde V og S holdes uændret. Opskrivningen af påstigertallet er hidtil tilskrevet vintervejret i 1. kvartal af 2010, hvor flere passagerer benyttede bussen, men det bemærkes, at den positive passagerudvikling er fortsat i april.

Tabel 4 Ændring i busindtægter

	Mio. kr.
Hovedstaden	-38,2
Syd	1,5
Vest	3,3
Ekstern finansiering og kontrolafgifter	-0,3
I alt	-33,7

Note: + = penge ud, - = penge ind

Indtægterne opjusteres med 34 mio. kr. Den største ændring sker i takstområde H, hvor opjusteringen af påstigertallet betyder øgede indtægter for 19 mio. kr. Revurdering af indtægt pr påstiger og forventningen til indtægter fra Bus/Tog samarbejdet giver andre 19 mio. kr. I

takstområde Syd og Vest betyder revurderingen af indtægt pr påstigere og særindtægterne et fald i indtægterne på henholdsvis 1 mio. kr. og 3 mio. kr.

Ændringen i busindtægterne i de tre takstområder kan ses i ovenstående tabel 4.

Driftsudgifter

Udgifterne til busdrift reduceres med 21 mio.kr i estimat 2 i forhold til estimat 1.

Tabel 5 Ændringer i driftsudgifter til busdriften

	Mio. kr.
Køreplantimer	0,7
Priser	-16,1
Øvrige operatørudgifter	-10,0
Rutespecifikke udgifter	3,8
I alt	-21,6

Note: + = penge ud, - = penge ind

Trafikkøbet er opdateret med nye skøn for udviklingen i de prisindeks, der regulerer kontraktbetalingerne til operatørerne. Skønnet for indeksudviklingen er baseret på prognoser og vurderinger fra de største banker. Det samlede indeks reduceres i estimat 2 med 1%. Den største ændring sker i renten, der nedjusteres fra 4,0% til 3,5%. Indeksudviklingen giver samlet en reduktion i operatørudgifterne på 16 mio. kr.

Trafikproduktionen – opgjort i køreplantimer – er opdateret med nye køreplaner og aftalte ændringer med kommuner og regioner. Køreplantimerne forhøjes med 1.000 timer, svarende til 1 mio. kr.

Øvrige operatørudgifter omfatter udgifter til kvalitetsbonus og udgifter vedrørende kvalitetsmålinger samt modregninger i betalingerne til operatørerne for kvalitetsbrist og manglende kvalitetsopfyldelse. I alt forbedres budgettet med 10,0 mio. kr.

Udgiften til kvalitetsbonus var budgetteret til 22 mio. kr. Regnskab 2009 viser en samlet kvalitetsbonus på 12,3 mio. kr., og det foreslås på den baggrund at nedskrive forventningen i 2010 til 15 mio. kr.

Gennemførelse og bearbejdning af kvalitetsmålinger omfatter fra 2010 hele Movias område, idet der nu også foretages regelmæssige kvalitetsmålinger i takstområde Syd og Vest. Budgettet opskrives af den grund med 2,0 mio. kr. på baggrund af indgåede kontrakter om må-

lingernes udførelse.

Modregning for manglende kvalitet og udskrivning af kvalitetsbrist til operatørerne budgetteres traditionelt konservativt, og opskrives i løbet af budgetåret i takt med den faktiske udvikling. Det oprindelige budget på 5,0 mio. kr. opskrives til 10,0 mio. kr.

De rutespecifikke udgifter er i estimat 2 opjusteret med 4 mio. kr.

Driftsudgifter til rejsekort aktualiseres, når rejsekortet sættes i drift, og udgifterne optræder således fra det tidspunkt som driftsudgifter hos Movia. Forventningerne til afgifter og driftsudgifter til rejsekort er i estimat 2 tilpasset den justerede implementeringsplan fra Rejsekort A/S, som indbefatter den delvise idriftsættelse i Vest i marts 2010. Movia tager udgangspunkt i betalingsprognoserne fra Rejsekort A/S, men det skal understreges, at yderligere forsinkelser i projektet vil give sig udslag i, at regnskabet alt andet lige vil udvise et mindreforbrug. Driftsudgifterne til rejsekort opskrives på den baggrund med 2,0 mio. kr.

Udgifterne til Tale- og Dataradio og it i A-busserne er samlet set i estimat 2 opskrevet med 1 mio. kr. I økonomirapportering 2009.3 i september 2009 blev bestyrelsen orienteret om, at IT-systemerne i A-busserne var forældede og behøvede udskiftning i 2009 og 2010. Den sidste del af investeringen i 2010 var ikke indregnet i budget 2010 på budgettidspunktet, men foreligger nu som en merudgift på 3,0 mio. kr.

Udgifter til Tale- og Dataradio kan samtidig nedskrives med 2,0 mio. kr. Netto for it i busdriften er der altså tale om en merudgift på 1 mio. kr.

Movia har fra efteråret 2009 indgået nye incitamentskontrakter med operatører. Det er et vilkår i kontrakterne, at Movia bidrager økonomisk til promovning af de omfattede buslinjer, hvilket ikke var tilfældet for den første incitamentskontrakt vedrørende linje 150 S. Den øgede promovning vil ske i samarbejde med operatørerne og enkelte kommuner. Der er i estimat 2 indarbejdet udgifter til øget markedsføring af lokale ruter for 1 mio. kr.

Flextrafik

I Estimat 2 er forventningerne til kørselsomfang og produktivitet opdateret. Opdateringen betyder, at nettoudgifterne til Flextrafik samlet set forventes at falde med 15 mio. kr.

Tabel 6 Ændringer i udgifter til Flextrafik

	Mio. kr.
Handicap kørsel	8,8
Flextur	0,0
Kommunale ordninger	3,0
Siddende patientbefordring	3,9
Rute	-30,4
I alt	-14,7

Note: + = penge ud, - = penge ind

Forventningerne til nettoudgiften til handicapkørslen er øget med 9 mio. kr. i forhold til estimat 1.

- Antallet af udførte ture blev i estimat 1 nedskrevet med ca. 28.000 ture. Selvom antallet af aktive kunder forventes uændret, har kørselsaktiviteten været stigende siden udarbejdelsen af estimat 1. Det forventede antal ture er på den baggrund opjusteret med ca. 12.000 ture, hvilket betyder øgede nettoudgifter for 4 mio. kr.
- Opdateringerne i øvrige centrale budgetparametre, herunder indeks, betyder en stigning i nettoudgifterne på 5 mio. kr. Det bemærkes i den forbindelse, at indekssammensætningen i handicapkontrakterne er væsentligt anderledes end de almindelige buskontrakter, hvortil kommer en tidsmæssig forskydning.

Passagertallet i den kommunale ordning er opskrevet med 9.400 passagerer. Opskrivning skyldes en flytning af kørsler fra Rute til den kommunale ordning pr august 2010. Dette betyder en stigning i nettoudgifterne på 3 mio. kr.

Den gennemsnitlige rejsetid for passagererne i siddende patientbefordring reduceres med 1%, hvilket betyder et fald i nettoudgifterne på 2 mio. kr. Udviklingen i de øvrige centrale budgetparametre, herunder indeksudviklingen, betyder en stigning i nettoudgifterne på 6 mio. kr.

I august 2010 træder nye kontrakter i Rute i kraft til erstatning for de kontrakter, som blev indgået i det daværende KFS-samarbejde. I de nye kontrakter er timeprisen reduceret med ca. 10 %. Derudover er de forventede kørselstimer nedjusteret med 35.000 timer, hvoraf en andel skyldes flytning til den kommunale kørselsordning, mens resten er justeringer i forhold til ferieåret. Samlet set forventes driftsudgifterne til Rute at falde med 30 mio. kr.

Lokalbaner

Nettoudgifterne forventes opjusteret med 8 mio. kr. i forhold til estimat 1.

Tabel 7 Ændringer i nettoudgifter for lokalbaner

	Mio. kr.
Lokalbanen	5,5
Regionstog	2,6
I alt	8,0

Note: + = penge ud, - = penge ind

Nettoudgiften til banedriften for Lokalbanen A/S opjusteres med 5,5 mio. kr. Opjusteringen skyldes hovedsageligt en revurdering af det forventede passagertal som følge af sporarbejdet på S-togsstrækningen mellem Svanemøllen station og Hillerød station. Indtægterne falder med 3 mio. kr. som følge af det forventede passagerfald. Operatørudgifterne er i estimat 2 forøget med 3 mio. kr. som følge af opdaterede indeksforventninger.

Nettoudgiften til banedriften på Regionstog A/S er i estimat 2010.2 steget med 3 mio. kr.

Regionstog A/S har udskudt indførelse af en ny køreplan med flere afgang og højere rejsehastighed, hvilket vil betyde færre passagerer og færre kørte tog-km end forventet ved budgetlægningen. Indtægterne falder med 6 mio. kr., som følge heraf, mens operatørudgifterne netto falder med 3 mio. kr.. Det er effekten af to modsat rettede faktorer, besparelser som følge af færre kørte tog-km og merudgifter som følge af indeksudviklingen.

Likviditet

I de første 5 måneder af 2010 er Movias likviditetsbeholdning steget markant fra 172 mio. kr. til 443 mio. kr. Dette skyldes flere forhold:

- Estimat 2 viser en forventet besparelse i 2010 i forhold til budgettet. Der sker dog ikke en tilsvarende reduktion i kommunernes og regioners a conto betalinger, hvorfor Movias likviditet bliver øget.
- Budget 2010 indeholder udgifter til kompensation for moms vedrørende cross-border leasing. Disse er dog ikke afregnet med operatørerne endnu.
- I januar 2010 modtog Movia en nettoindbetaling fra kommuner og regioner på 81

mio. kr. i efterregulering for 2008.

- Endelig er der sket en reduktion i tilgodehavender hos kunder. Det er dog for tidligt at vurdere om dette er en permanent ændring.

Under forudsætning af at tilgodehavender stiger til tidligere niveau er Movias likvidbeholdning ultimo 2010 estimeret til 193 mio. kr.

Økonomi:

Som beskrevet

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen

Kommunikation:

Sagsdokument og bilag offentliggøres på Movias hjemmeside

Bilag:

1. Likviditetsoversigt juni 2009 – maj 2010