

05 Økonomirapport 2011.1 (Estimat 1, 2011)

Indstilling:

Direktionen indstiller, at

- Estimat 1, 2011 tages til efterretning og godkendes som gældende forventning til resultatet for 2011
- Den forventede efterregulering på 86,7 mio. kr. bliver tillagt kassebeholdningen til endelig afregning med kommuner og regioner i 2013
- Nærværende sagsfremstilling gøres tilgængelig på www.moviatrafik.dk

Beslutning:

Tiltrådt.

Sagsfremstilling:

I estimat 1, 2011 forventer Movia en samlet efterbetaling til kommuner og regioner på 86,7 mio. kr. Årsagen til efterbetalingen skal hovedsageligt findes på busområdet, hvor såvel indtægter som driftsudgifter har udviklet sig positivt siden budgettet blev vedtaget i juni og september 2010.

Estimat 1, 2011 er den første status for 2011 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 estimat 1 er centrale budgetforudsætninger revurderet i forhold til budgettet for 2011.

Tabel 1. Forventet efterregulering 2011

Mio. kr.	Budget 2011	Estimat 1 2011	Skønnet ændring
Finansieringsbehov i alt	2.767,8	2.682,8	-85,0
A conto betalinger	2.317,5	2.315,7	-1,9
Forbrugsafhængige betalinger	450,3	453,9	3,6
Indbetalte tilskud i alt	2.767,8	2.769,5	1,7
Efterregulering	0,0	86,7	86,7

Note: Et plus angiver en stigning mens et minus angiver et fald i den pågældende post. For efterregulering gælder at et plus angiver en tilbagebetaling til kommuner/regioner mens et minus angiver en ekstraopkrævning hos kommuner/regioner.

Finansieringsbehovet er i estimat 1 faldet med 85,0 mio. kr. Ændringen kan henføres til ændringer i forretningsområdernes forventede driftsresultat. Driftsresultatets ændringer kan ses i tabel 2.

Den forventede efterregulering er i estimat 1 på 86,7 mio. kr., hvilket er en stigning fra budget 2011. Efterreguleringen afregnes med kommuner og regioner primo 2013.

De indbetalte tilskud er i estimat 1 øget med 1,7 mio. kr. A conto betalingerne reduceres med 1,9 mio. kr. efter aftale med de berørte kommuner og regioner. De forbrugsafhængige betalinger stiger med 3,6 mio. kr. som følge af et øget forbrug af 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 samt fællesudgifter.

Tabel 2. Forventet finansieringsbehov 2011

Mio. kr.	Budget 2011	Estimat 1 2011	Skønnet ændring
Bus	1.651,2	1.563,2	-87,9
Flextrafik	481,7	485,1	3,4
Lokalbaner	311,9	316,1	4,2
Fællesudgifter	323,0	318,4	-4,6
Driftsresultat i alt	2.767,8	2.682,8	-85,0

Note: Finansielle poster medtaget i fællesudgifterne i estimat 1. Budget 2011 er derfor reguleret for sammenlignelighedens skyld.

Note: Et plus angiver en stigning mens et minus angiver et fald i den pågældende post.

Driftsresultatet forventes forbedret med 85,0 mio. kr. jf. tabel 2. Driftsforbedringerne vedrører hovedsageligt busdriften. Fællesudgifterne er mindsket med 4,6 mio. kr., som vedrører ren-

ter. Ændringerne på de øvrige områder ses i tabel 3.

De totale renteindtægter og – udgifter var i budget 2011 estimeret til en omkostning på 1,6 millioner kr., hvilket i estimat 1 ændres til en indtægt på 3,1 mio. kr. på grund af en større likvid beholdning end budgetteret.

Tabel 3. Skønnet ændring i finansieringsbehovet for hhv. Bus, Flextrafik og Lokalbaner, B2011 til E1.2011

Mio. kr.	Busdrift	Flextrafik	Lokalbaner	I alt
Indtægter	44,6	0,8	-7,2	38,1
Driftsudgifter	-43,3	4,2	-3,1	-42,3
Ændringer i finansieringsbehovet	-87,9	3,4	4,2	-80,4

Note: Et plus angiver en stigning mens et minus angiver et fald i den pågældende post.

Ændringer i de enkelte forretningsområder er nærmere beskrevet nedenfor.

Busdrift

Finansieringsbehovet til busdrift er reduceret med 87,9 mio. kr. i forhold til budget 2011. Reduktionen er sammensat af en indtægtsstigning på 44,6 mio. kr. og et fald i driftsudgifterne på 43,3 mio. kr.

Indtægter

Grundet den positive udvikling i passagertallet for Hovedstaden i 2010, er den negative trend på 2 % der blev indlagt i budget 2011, fjernet i estimat 1. Desuden er passagertal blevet opdateret med nuværende forventninger. Samlet er passagertallet for Hovedstaden opjusteret med 8,4 mio. passagerer. Der sker en tilsvarende stigning i passagerindtægterne på 42,2 mio. kr. Desuden forventes en stigning i øvrige indtægter på 1,1 mio. kr.

Tabel 4. Ændringer i busindtægter, B2011 til E1.2011

	Mio. kr.
Hovedstaden	43,3
Syd	-2,6
Vest	3,9
Ekstern finansiering og kontrolafgifter	0,0
I alt	44,6

Note: Et plus angiver en stigning mens et minus angiver et fald i den pågældende post.

Passagerindtægterne i takstområde Vest opjusteres med 3,1 mio. kr., og øvrige indtægter

stiger med 0,8 mio. kr. Samtidig falder passagertallet med 0,2 mio. passagerer. Årsagen til stigningen i passagerindtægterne er, at der på grund af mere valide passagerdata er grundlag for at ændre indtægtsfordelingen mellem busser og lokalbaner. Busserne overtager således indtægter fra banerne.

I takstområde Vest er i 2010 foretaget en undersøgelse af anvendelsen af rejsehjemmel. Rejsehjemmelundersøgelsen er lagt til grund for fordelingen af indtægter på buslinjerne. Den hidtidige fordeling var baseret på en rejsehjemmelundersøgelse fra 2007. Dette kan få betydning for finansieringen i de enkelte kommuner.

For takstområde Syd er passagerindtægterne nedjusteret med 1,5 mio. kr. Desuden er øvrige indtægter nedjusteret med 1,1 mio. kr. Nedjusteringen er baseret på opdaterede forventninger til indtægterne i 2010.

Driftsudgifter

Udgifterne til busdrift reduceres med 43,3 mio.kr. i estimat 1 i forhold til budget 2011.

Tabel 5. Ændringer i udgifter til busdriften, B2011 til E1.2011

	Mio. kr.
Køreplantimer	-0,4
Priser	-34,9
Øvrige operatørudgifter	-3,1
Rutespecifikke udgifter	-4,9
I alt	-43,3

Note: Et plus angiver en stigning mens et minus angiver et fald i den pågældende post.

Den økonomiske effekt af ændringer i køreplantimer er uvæsentlig. Der er sket en reduktion i antallet af timer på 16.000 som følge af ændret afregningspraksis i udbud A8, hvor der i opgørelsen af køreplantimerne ikke indgår ophold efter eller mellem ture samt tomkørsel. Ændringen betyder, at der afregnes 16.000 færre timer, men til samme udgift.

Operatørudgifterne reduceres med 34,9 mio. kr. som følge af ændrede priser. Den væsentligste forklaring er nye skøn for udviklingen i de prisindeks, der regulerer kontraktbetalingerne til operatørerne. Skønnet er opdateret på baggrund af nye, realiserede indeks, prognoser og analyser fra Nationalbanken, Finansministeriet, KL, samt de største banker. Det er i særlig grad et lavere renteniveau end forventet ved udarbejdelsen af budget 2011, som bærer denne udvikling.

De realiserede indeks er opdateret til oktober 2010. Der er siden da sket en stigning i oliepriserne, og der må derfor forventes en udgiftsforøgelse ved opgørelse af næste estimat.

Øvrige operatørudgifter

Øvrige operatørudgifter omfatter udover arbejdsnedlæggelser og ekstrakørsel også udgifter til kvalitetsbonus og udgifter vedrørende kvalitetsmålinger samt modregninger i betalingerne til operatørerne for kvalitetsbrist og manglende kvalitetsopfyldelse.

Øvrige operatørudgifter falder i estimat 1 med 3,1 mio. kr. i forhold til budget 2011 pga. ændring i udgifter til ekstrakørsel.

Udgifter vedrørende ekstrakørsel var i budgettet vurderet til 16,5 mio. kr. men da en række linjer er nedlagt i 2010 nedjusteres ekstrakørsel til 13,4 mio. kr. i estimat 1.

Rutespecifikke udgifter

De rutespecifikke udgifter er i estimat 1 nedjusteret med 4,9 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 1 tilpasset den justerede implementeringsplan fra Rejsekort A/S. Driftsudgifterne til rejsekort i 2011 nedskrives på den baggrund med 4,3 mio. kr.

Estimatet er også opdateret for distributionsafgift og distributionshonorar vedrørende salg af rejsekort. Distributionsafgiften lyder nu på 8,4 mio.kr., og distributionshonoraret giver en indtægt på 5,9 mio. kr. Altså en samlet udgift på 2,5 mio. kr. mod 1 mio. kr. i budgettet.

Pga. øget omsætning for sms-billetter, øges provisionsafgiften med 1 mio. kr.

Provision for salg af uddannelseskort er reduceret med 2,9 mio. kr. baseret på den realiserede udvikling i 2010.

Flextrafik

I Estimat 1 er forventningerne til kørselsomfang og produktivitet opdateret. Opdateringen betyder, at finansieringsbehovet til Flextrafik samlet set forventes at stige med 3,4 mio. kr. fra budget 2011 til estimat 1.

Tabel 6. Ændringer i finansieringsbehov for Flextrafik, B2011 til E1.2011

	Mio. kr.
Handicap kørsel	1,4
Flextur	-0,2
Kommunale ordninger	7,4
Patientbefordring	2,4
Rute	-7,7
I alt	3,4

Note: Et plus angiver en stigning mens et minus angiver et fald i den pågældende post.

Handicapkørsel

Det samlede finansieringsbehov for handicapkørsel opjusteres med 1,4 mio. kr.

Indtægterne stiger med ca. 0,5 mio. kr. fra budget 2011 til estimat 1, primært på grund af en stigning i passagertallet på 7.200 passagerer.

Driftsomkostningerne til handicapkørsel er i estimat 1 opjusteret med 3,3 mio. kr., primært på grund af forventet stigning i passagertallet på 7.200 og gennemsnitlig længere rejser per passager.

Administration af ordningen nedjusteres med 1,4 mio. kr., hvilket primært skyldes en stigning i passagertallene for Kommunale ordninger og Patientbefordring. De samlede administrationsudgifter er uændrede, men fordelingen på kørselsordningerne ændres.

Flextur

Passagertallet i Flextur opjusteres marginalt, med deraf følgende stigning i indtægter og omkostninger. Omkostningerne stiger mindre end passagerstigning pga. en forventet kortere rejsetid per passager.

Kommunale ordninger

De kommunale ordninger er i kraftig vækst. I forhold til budget 2011 forventes en stigning i passagertal på 49.000 svarende til 36%. Operatørudgifterne forventes at stige med 6,0 mio. kr. svarende til 20%. Årsagen til at operatørudgifterne ikke stiger ligeså meget som passagertallet er kortere rejser og kortere rejsetid.

Administrationsudgifterne stiger med 1,4 mio. kr. pga. det øgede passagertal.

Patientbefordring

I forhold til budget 2011 forventes en stigning i passagertal på 33.000 svarende til 9%. Operatørudgifterne forventes at stige med 2,4 mio. kr. svarende til 2%. Årsagen til at operatørudgifterne ikke stiger ligeså meget som passagertallet er kortere rejser og kortere rejsetid.

Flextrafik, Rute

Udgifterne til Flextrafik, Rute forventes reduceret med 7,6 mio. kr. i estimat 1 sammenlignet med budget 2011. Der forventes en reduktion i driften på 3.000 timer og en reduceret gennemsnitlig timepris. Den forventede effekt af de ændrede momsregler for crossborder leasing er reduceret fra 5% af de samlede operatørudgifter til 1%.

Lokalbaner

Finansieringsbehovet for lokalbanerne bliver samlet opjusteret med ca. 4,2 mio. kr. i forhold til budget 2011.

Table 7. Ændringer i finansieringsbehov for lokalbaner, B2011 til E1.2011

	Lokalbanen	Regionstog	Mio. kr.
Indtægter	1,9	-9,2	-7,2
Udgifter eksklusive anlæg	-0,7	-2,4	-3,1
Anlæg	0,0	0,0	0,0
I alt	-2,6	6,8	4,2

Note: Et plus angiver en stigning mens et minus angiver et fald i den pågældende post.

Indtægtsberegning ændres for lokalbanerne i Takstområde Vest således, at der sker en harmonisering af indtægtsberegningen i forhold til Takstområde Hovedstaden. Baggrunden for denne harmonisering er, at der nu i modsætning til tidligere forefindes mere valide passagertal fra Regionstogs automatiske tællesystem i togene, og at der i 2007 og i 2010 er gennemført mere detaljerede rejsehjemmelundersøgelser. Ændringen sker for at give et mere retvisende billede af indtægtsfordelingen på tog og busser i Takstområde Vest.

Som følge af den ændrede indtægtsfordeling i takstområde Vest, falder indtægterne med 9,2 mio. kr. i Regionstog, mens der pga. passagerfremgang sker en indtægtsstigning i Lokalbanen på 1,9 mio. kr.

Kørselsomfanget forventes øget med 500.000 km hvilket bevirker at omkostninger til operatørene stiger med 2,8 mio. kr. svarende til en stigning på 1,5%. Udgifterne forventes samlet at blive reduceret med 3,1 mio. kr. Dette skyldes nedjustering af forventningen til renteudviklingen, som betyder, at det samlede indeks falder med 1,7% svarende til 6 mio.kr.

Økonomi:

Som beskrevet

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen

Åbent/lukket punkt:

Åbent

Kommunikation:

Sagsdokumentet offentliggøres på Movias hjemmeside