

04 Økonomirapport 2.2011 (Estimat 2, 2011)

Indstilling:

Administrationen indstiller, at

- Estimat 2, 2011 tages til efterretning og godkendes som gældende forventning til resultat for 2011.
- Den forventede efterregulering på 89,8 mio. kr. bliver tillagt kassebeholdningen til endelig afregning med kommuner og regioner i 2013.
- Nærværende sagsfremstilling gøres tilgængelig på www.moviatrafik.dk.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

I Estimat 2, 2011 forventer Movia en samlet efterbetaling til kommuner og regioner på 89,8 mio. kr. Efterbetalingen kan ses som den samlede forventede budgetforbedring i forhold til oprindeligt budget. Sammenholdt med Estimat 1 er efterreguleringen næsten uforandret, men hvor omkostningsudviklingen på busområdet bidrog med halvdelen i Estimat 1, er det nu hovedsageligt indtægtsudviklingen, der bærer budgetforbedringen. Udgifterne er steget, så de er på niveau med budgetudgangspunktet.

Estimat 2, 2011 er den anden 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 2 er centrale budgetforudsætninger revurderet i forhold til Estimat 1, 2011.

Table 1. Forventet efterregulering 2011

Mio. kr.	Budget 2011	Estimat 1 2011	Estimat 2 2011	Skønnet ændring
Finansieringsbehov i alt	2.767,8	2.682,8	2.721,0	38,2
A conto betalinger	2.317,5	2.315,7	2.316,2	0,5
Forbrugsafhængige betalinger	450,3	453,9	455,2	1,3
Forbrugsafhængige betalinger, anlæg lokalbaner	0,0	0,0	39,5	39,5
Tilskud i alt	2.767,8	2.769,5	2.810,8	41,3
Efterregulering	0,0	86,7	89,8	3,1

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 2 forøget med 38,2 mio. kr. Ændringen skyldes overvejende indregning af anlægsudgifter på lokalbanerne på 39,5 mio. kr.. Driftsresultatets ændringer kan ses i tabel 2.

Den forventede efterregulering er i Estimat 2 på 89,8 mio. kr., hvilket er en stigning fra Estimat 1, 2011 på 3,1 mio. kr. Efterreguleringen afregnes med kommuner og regioner primo 2013.

De indbetalte tilskud er i Estimat 2 øget med 41,3 mio. kr. i forhold til Estimat 1, 2011. Heraf er den væsentligste ændring, at de forbrugsafhængige betalinger for lokalbaneanlæg er indregnet i Estimat 2, 2011. A conto betalingerne forhøjes med 0,5 mio. kr. efter aftale med de berørte kommuner og regioner. De forbrugsafhængige betalinger forhøjes med 1,3 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.

Tabel2. Forventet finansieringsbehov 2011

Mio. kr.	Budget 2011	Estimat 1 2011	Estimat 2 2011	Skønnet ændring
Bus	1.651,2	1.563,2	1.557,3	-6,0
Flextrafik	481,7	485,1	486,9	1,8
Lokalbaner	311,9	316,1	359,6	43,6
Fællesudgifter	323,0	318,4	317,2	-1,2
Driftsresultat i alt	2.767,8	2.682,8	2.721,0	38,2

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.

Det samlede driftsresultat forventes ændret med en samlet udgiftsforhøjelse på 38,2 mio. kr. i forhold til Estimat 1, 2011 jf. tabel 2. Stigningerne vedrører hovedsageligt indregning af anlægsudgifter på baneområdet. Fællesudgifterne er mindsket med 0,7 mio. kr., som skyldes en nedjustering på ca. 1,8 mio. kr. af de forventede udgifter til tjenestemandspensioner og en nedjustering af renteindtægterne på 0,9 mio. kr. Ændringerne på de øvrige områder ses i tabel 3.

Tabel 3. Skønnet ændring i finansieringsbehovet for hhv. Bus, Flextrafik og Lokalbaner, Estimat 1 til Estimat 2, 2011.

Mio. kr.	Busdrift	Flextrafik	Lokalbaner	I alt
Indtægter	41,3	2,5	12,1	55,9
Udgifter	35,3	4,3	55,7	95,3
Ændringer i finansieringsbehovet	-6,0	1,8	43,6	39,4

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 forventes at falde med 6,0 mio. kr. i forhold til Estimat 1, 2011. Reduktionen er sammensat af en indtægtsstigning på 41,3 mio. kr. og en stigning i driftsudgifterne på 35,3 mio. kr. Dermed er det indtægtsiden, der i overvejende grad bærer forbedringen i forhold til budgettet.

Indtægter

Table 4. Changes in bus revenue, Estimate 1 to Estimate 2, 2011

	Mio. kr.
Hovedstaden	33,3
Syd	-4,8
Vest	11,5
Ekstern finansiering og kontrolafgifter	1,3
I alt	41,3

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

I Hovedstadsområdet forhøjes indtægtsforventningen med 33,3 mio. kr. Det har følgende forklaringer:

- Passagertallet for takstområde Hovedstaden forventes at stige med ca. 0,2 mio. passagerer, svarende til ca. 1,3 mio. kr.
- Øget andel af fællesindtægten efter seneste rejsehjemmelundersøgelse – 21 mio. kr.
- Forøget indtægt fra Bus-Tog – 11 mio. kr.

Indtægter fra Bus-Tog udgøres af bussernes tilbringer- og frabringerandel af lange togrejser, hvor den samlede betaling er sket til togoperatøren.

For takstområde Syd er indtægterne nedjusteret med 4,8 mio. kr. Dette skyldes primært en nedjustering af forventningerne til indtægterne for uddannelseskort på baggrund af opdaterede realiserede tal for første kvartal 2011.

Indtægterne i takstområde Vest opjusteres med 11,5 mio. kr. Passagertallet forventes at stige med 0,8 mio. passagerer, hvilket er den primære forklaring på stigningen i indtægterne.

Driftsudgifter

Udgifterne til busdrift er 35,3 mio.kr højere i Estimat 2 i forhold til Estimat 1, 2011.

Tabel 5. Ændringer i udgifter til busdriften, Estimat 1 til Estimat 2, 2011

	Mio. kr.
Priser	36,3
Køreplantimer	-1,8
Øvrige operatørudgifter	2,9
Rutespecifikke udgifter	-2,1
I alt	35,3

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

Den væsentligste årsag til stigningen i udgifterne er ændrede priser som følge af udviklingen i reguleringsindekset¹. 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 en højere oliepris end forventet ved udarbejdelsen af Estimat 1, der bærer denne udvikling. Effekten af stigende indeks fra Estimat 1 til Estimat 2 er på 39 mio. kr.

Indeholdt i udviklingen i priser er også, at der i Estimat 2 er indarbejdet nye og lavere priser for udbud A8, som har driftsstart fra efteråret 2011/foråret 2012². Effekten af de nye priser fra udbud A8 er en besparelse på 24 mio. kr.

Endelig har udgifterne til kompensation til operatørerne vedr. cross border leasing udgifter været underestimeret i estimat 1 med ca. 18 mio. kr..

Antallet af køreplantimer er nedjusteret marginalt som følge af køreplanændringer.

Øvrige operatørudgifter omfatter udover modregning ved arbejdsnedlæggelser og ekstrakørsel også udgifter til kvalitetsbonus og udgifter vedrørende kvalitetsmålinger samt modregninger i betalingerne til operatørerne for kvalitetsbrist og manglende kvalitetsopfyldelse. Hertil indeholder øvrige operatørudgifter udbetalinger af incitamentsbonus til operatørerne.

Øvrige operatørudgifter stiger i Estimat 2 med 2,9 mio. kr. i forhold til Estimat 1. På grund af arbejdsnedlæggelserne tidligere på året forventes modregning vedr. arbejdsnedlæggelser at stige med ca. 6,1 mio. kr., mens de udgåede ture giver en besparelse på ca. 2,9 mio. kr.. På baggrund af foreløbigt realiserede data forventes udgifterne til kvalitetsbrist og opfølgning at

¹ Indeks til Estimat 1 blev fastsat i november 2010. Siden har der bl.a. været hændelser i Nordafrika, som har haft indflydelse på forventningerne i prognoserne fra Nationalbanken, Finansministeriet, KL, samt de største banker.

² I Estimat 1 2011 var det priserne fra første tilbudsrunde som var indarbejdet.

stige samlet 4 mio. kr. mens udgifterne til ekstrakørsel forventes øget med ca. 7,9 mio. kr. De rutespecifikke udgifter er i Estimat 2 nedjusteret med 2,1 mio. kr. i forhold til Estimat 1. Den primære årsag til ændringen er en nedjustering af de forventede udgifter til rejsekort med 3,7 mio. kr. og en opjustering af de forventede provisionsudgifter vedr. SMS billetter med ca. 1,8 mio. kr.

Flextrafik

I Estimat 2 er forventningerne til kørselsomfang og produktivitet opdateret. Opdateringen betyder, at finansieringsbehovet til Flextrafik samlet set forventes at stige med 1,8 mio. kr. fra Estimat 1 til Estimat 2, 2011.

Tabel 6. Ændringer i finansieringsbehov for Flextrafik, Estimat 1 til Estimat 2, 2011

	Mio. kr.
Handicap kørsel	-2,1
Flextur	0,6
Kommunale ordninger	1,9
Siddende patientbefordring	-0,5
Rute	2,0
I alt	1,8

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

Estimat 2, 2011 er genberegnet på baggrund af realiserede regnskabstal for 2010 samt forventningerne til 2011.

Handicap kørsel

Det samlede finansieringsbehov for handicapkørsel reduceres med ca. 2,1 mio. kr. Den primære årsag til dette er opjusterede indtægtsforventninger for 2011.

Øvrige ordninger

Passagertallet i Flextur opjusteres med 9.800 passagerer. Samlet forventes finansieringen af ordningen at stige ca. 0,6 mio. kr. De kommunale ordninger forventes at stige med ca. 1,9 mio. kr. mens Patientbefordring forventes at falde med ca. 0,5 mio. kr. Finansieringen af Flextrafik, rute forventes at stige med ca. 2 mio. kr.

Lokalbaner

Finansieringsbehovet for lokalbanerne bliver samlet opjusteret med 43,6 mio. kr. i forhold til Estimat 1, 2011. Stigningen skyldes primært besluttede anlægsinvesteringer. Under finansiering er medtaget regionernes finansiering af anlæg. Finansiering af anlægsinvesteringerne bliver forbrugsafregnet, hvorfor indregningen af denne post ikke har indflydelse på den forventede efterregulering for regioner.

Tabel 7. Ændringer i finansieringsbehov for lokalbaner, Estimat 1 til Estimat 2, 2011

	Lokalbanen	Regionstog	Mio. kr.
Indtægter	15,0	-2,9	12,1
Udgifter eksklusive anlæg	7,8	8,4	16,2
Anlæg	0,0	39,5	39,5
I alt	-7,2	50,7	43,6

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

Lokalbaner i Region Hovedstaden

Passagertallet i H opskrives med 295.000 flere påstigere. Dette sammen med en prisjustering gør, at indtægterne stiger med 15 mio.kr. for lokalbanerne i H.

Samlet forventes udgifterne for Lokalbanen at stige 7,8 mio. kr.:

- Indeksreguleringen udgør 6,1 mio.kr. Olieindekset og den korte rente er hovedårsagerne.
- Som følge af det øgede antal passagerer, er der beregnet en yderligere bonusregulering på 2,5 mio.kr. til Lokalbanen A/S.
- Mindreudgifter 0,8 mio. kr. vedrørende leasingudgifter og udgifter til rejsekort.

Lokalbaner i Region Sjælland

I estimat 1 blev der gjort rede for, at passagertællingerne i Movia Vest nu har en sådan kvalitet og stabilitet, at der var grundlag for at justere passagertallenes fordeling på busser og lokalbanetog svarende til de forbedrede tællinger. Den ændrede fordeling er videreført i Estimat 2.

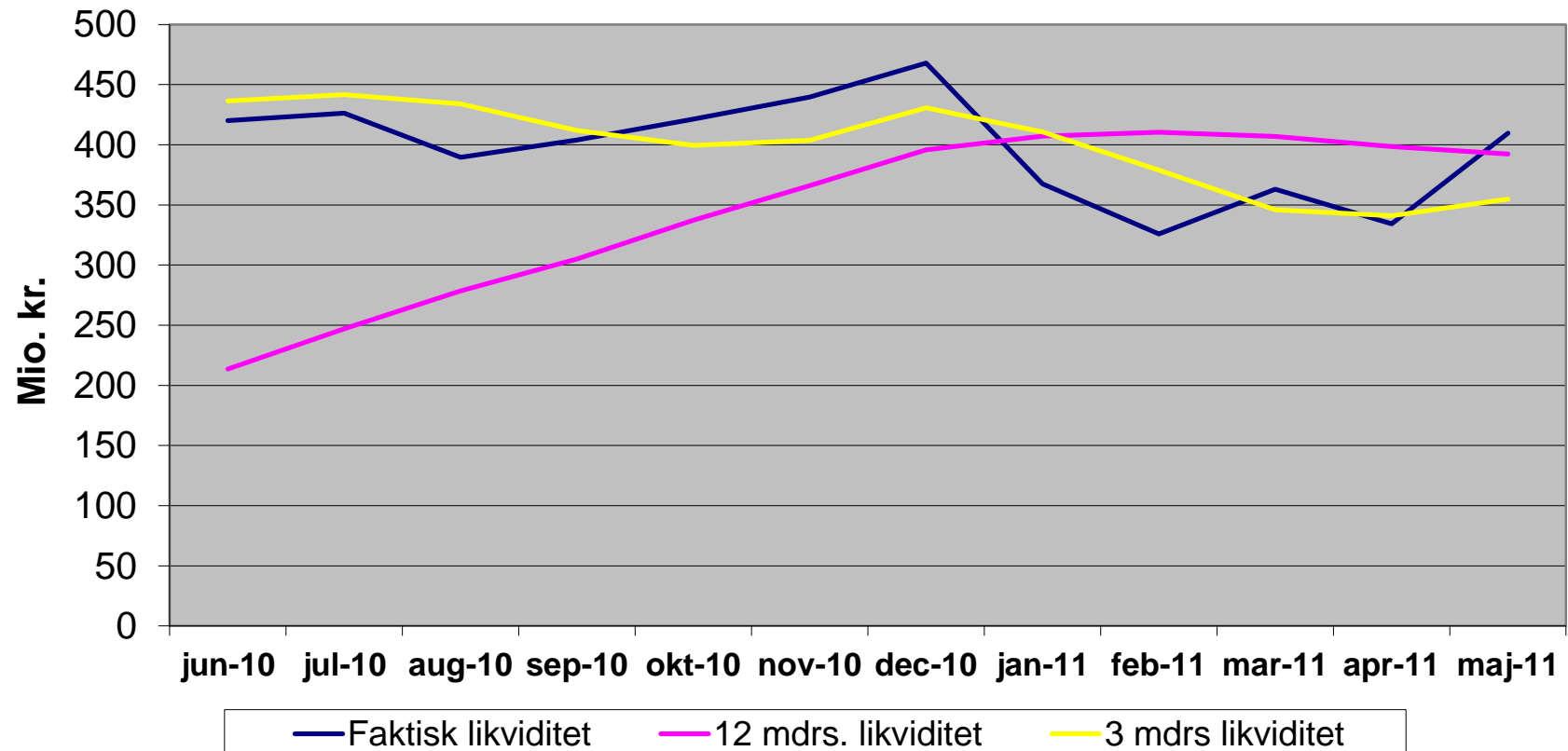
I forhold til B2011 er passagertallet i Estimat 2, 2011 nedjusteret med 0,47 mio. passagerer. Årsagen er bl.a., at opgraderingen af Tølløsebanen og Østbanen ikke er tilendebragt pga. manglende myndighedsgodkendelser. Det forventes, at de omtalte godkendelser vil være udstedt i august 2011, således at køreplanforbedringerne kan implementeres straks derefter.

Samlet er indtægterne i Regionstog nedjusteret med -2,9 mio. kr. i forhold til Estimat 1.

Samlet stiger udgifter eksklusive anlæg med 8,4 mio. kr., hvilket primært skyldes indeksreguleringen af kontraktbetalingen, hvilket medfører en omkostningsstigning på 8,6 mio.kr. De stigende oliepriser og dieseloliens høje vægtandel hos Regionstog er hovedforklaringen på dette.

Anlægsomkostningerne er opgraderingsprojekter i Vestsjælland samt på Østbanen og er ikke en ekstra omkostning for Region S, da disse allerede er indbetalt. Alle anlægsomkostninger bliver efter aftale opkrævet fra regionerne efter regning..

Likviditetsoversigt juni 2010 - maj 2011



"Faktisk likviditet" er likviditeten opgjort ultimo måneden.

"12 mdrs likviditet" er gennemsnittet af de seneste 12 måneder.

"3 mdrs likviditet" er gennemsnittet af de seneste 3 måneder.

I de seneste 12 måneder er Movias likvide beholdning ændret fra 420 mio. kr. til 410 mio. kr. Det skyldes følgende:

- I januar 2011 udbetalte Movia en efterregulering til kommuner og regioner på 86 mio. kr.
- I august 2010 gennemførte Movia et ekstraordinært afdrag på 30 mio. kr. på driftslånet.
- Regnskabsåret 2010 endte med en forskel i finansieringsbehovet og tilskuddet (efterregulering) på 203 mio. kr. En del af denne difference blev skabt indenfor de seneste 12 måneder. Denne efterregulering vil dog først blive udbetalt i 2012.
- Estimat 2 viser en forventet besparelse i 2011 i forhold til budgettet som følge af indeks udviklingen. Da der ikke sker en tilsvarende reduktion i kommunernes og regionernes a conto betalinger, øges Movias likviditet også af denne grund.

Ultimo 2011 forventes Movias likvide beholdning at ende på omkring 513 mio. kr. Det skyldes primært, at der senere på året vil blive optaget et rejsekortlån, der bl.a. dækker udgifter som allerede er afholdt, og derfor vil give en stigning i likviditeten på omkring 39 mio. kr. Derudover vil forskellen i finansieringsbehovet og tilskuddet fra kommuner og regioner (den forventede efterregulering for 2011) bidrage til en yderligere stigning i likviditeten.

Økonomi:

Som beskrevet.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent

Kommunikation:

Sagsdokumentet offentliggøres på Movias hjemmeside og kommunikeres til kommuner og regioner.

Sagsnummer
ThecaSag-107178
Movit-2160611