

05 Økonomirapport 2011.4 (Estimat 4, 2011)

Indstilling:

Administrationen indstiller,

- At Estimat 4, 2011 tages til efterretning og godkendes som gældende forventning til resultat for 2011.
- At den forventede efterregulering på 114,2 mio. kr. bliver tillagt kassebeholdningen til endelig afregning med kommuner og regioner i 2013.
- At nærværende sagsfremstilling gøres tilgængelig på www.moviatrafik.dk.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

I henhold til kasse- og regnskabsregulativet skal bestyrelsen orienteres om udviklingen i Movias økonomi 3–4 gange årligt, herunder skal bestyrelsen ligeledes kvartalsvist orienteres om omlægninger i gælds- og obligationsporteføljen.

Estimat 4, 2011 (herefter Estimat 4) er den fjerde status i 2011 til bestyrelsen om den forventede udvikling i Movias økonomi – dvs. udviklingen i forhold til Budget 2011.

Estimat 4 er en væsentlig indikator for kommuner og regioner på den efterregulering af tilskuddet til Movia for 2011 som udbetales/opkræves i januar 2013, og dermed kan indgå i budgetlægningen for 2013. Resultatet af estimatet på kommune/regions niveau er derfor udsendt til kommuner og regioner i januar 2012 sammen med basisbudgettet for 2013.

Bestyrelsen fik forelagt Estimat 1, Estimat 2 og Estimat 3 for 2011 hhv. 20. januar, 23. juni og 27. oktober 2011. Movias budgetprocedure vedrørende det økonomiske årshjul, som er vedtaget af bestyrelsen i februar 2010, indebærer, at kommuner og regioner orienteres om Estimat 4, 2011 samt Estimat 1, 2012 og Basisbudget 2013 i januar 2012.

Kommuner og regioner er orienteret om disse estimater/basisbudget i følgebrevene til Basisbudget 2013, som også indeholder budgetposterne for Estimat 4, 2011 og Estimat 1, 2012.

Bestyrelsen udtrykte ved behandlingen af Estimat 3, 2011 den 27. oktober 2011 ønske om, at estimater blev sammenlignet med det oprindelige budget. Praksis har hidtil været, at estimater beskriver udviklingen fra forrige estimat. I Estimat 4, 2011 er tabeller og forklaringer ændret, således at estimatet sammenlignes med det vedtagne budget.

I Estimat 4 beskrives udviklingen fra Budget 2011 til Estimat 4 på forretningsområder. Realiserede data anvendt i Estimat 4 er opgjort til seneste bogførte niveau i perioden september til november 2011.

I Estimat 4 forventes en samlet efterregulering til kommuner og regioner for 2011 på 114,2 mio. kr., jf. tabel 1, hvilket primært skyldes et fald i finansieringsbehovet på 113,5 mio. kr. Årsagen til efterreguleringen skal hovedsageligt findes på busområdet, hvor indtægterne er steget med 70 mio. kr. (4,7%). Stigningen i indtægter er størst i takstområde H, hvor både antal passagerer og indtægt per passager er højere end Budget 2011, som blev tiltrådt af bestyrelsen 10. september 2010. Hertil kommer en forventet udgiftsreduktion på 45,5 mio. kr. (1,4%), hovedsageligt pga. lavere realiserede prisindeks i 2011 i forhold til budgettet. Finansieringsbehovet for Flextrafik falder med 26,8 mio. kr., hvilket væsentligst skyldes et fald i omkostning pr. passager. På baneområdet er finansieringsbehovet 42,5 mio. kr. højere end budgetteret, da anlægsudgifter efter aftale med Region Sjælland ikke var medtaget i budgettet.

Den endelige efterregulering for 2011 afregnes med kommuner og regioner primo 2013 og sker på baggrund af årsregnskabet for 2011. I maj 2012 fremsender administrationen breve til kommuner og regioner med regnskabsforklaringer samt den endelige efterregulering for hver kommune og region.

I tabel 1 nedenfor udtrykker finansieringsbehovet det samlede tilskud til Movia fra kommuner og regioner til finansiering af Movias drift og administration. Tabellen viser, at finansieringsbehovet dækkes via:

1. A conto betalinger vedrørende bus- og banedrift (ekskl. anlægsudgifter) samt administrationsudgifter for Movia og Flextrafik.
2. Forbrugsafhængige betalinger vedrørende Flextrafiks drift ekskl. administration.
3. Forbrugsafhængige betalinger vedrørende lokalbanernes anlægsudgifter.

Tabel 1. Udvikling i efterregulering, Budget 2011 til Estimat 4, 2011

Mio. kr.	Budget 2011	Estimat 4, 2011	Ændring
Finansieringsbehov i alt	2.767,8	2.654,3	-113,5
A conto betalinger	2.317,5	2.306,0	-11,5
Forbrugsafhængige betalinger	450,3	423,2	-27,1
Forbrugsafhængige betalinger, anlæg lokalbaner	0,0	39,3	39,3
Tilskudsbetaling i alt	2.767,8	2.768,6	0,7
Efterregulering	0,0	114,2	114,2

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.

Note: Finansieringsbehovet i alt udgør det samlede behov for finansiering i Movia for at opretholde drift og administration, mens tilskud i alt udgør de samlede forventede betalinger fra kommuner og regioner. Efterreguleringen er differencen mellem de to. Da bus, banedrift (ekskl. Anlæg) samt administration finansieres via a conto betalinger vil ændringer heri afspejle sig i efterreguleringen mens ændringer i Flextrafik (ekskl. Administrationsudgifter) både vil afspejle sig i finansieringsbehovet samt de forbrugsafhængige betalinger og dermed ikke i efterreguleringen.

De samlede ændringer i finansieringsbehovet i tabel 1 på 113,5 mio. kr. er specificeret på forretningsområder i tabel 2 nedenfor.

Forskellen mellem "finansieringsbehov i alt" og "efterregulering" i tabel 1 udgøres af ændringerne i de indbetalte tilskud. De indbetalte tilskudsbetalinger i alt er stort set uændret med nogle indbyrdes forskydninger.

2. Estimerede ændringer i finansieringsbehov

Tabel 2 nedenfor viser de samlede, estimerede ændringer i indtægter og udgifter for hvert af de tre forretningsområder.

Samlet gælder det, at finansieringsbehovet i alt for de fire områder falder med 113,5 mio. kr. i forhold til Budget 2011. Dette dækker over en udvikling, hvor indtægterne fra busdrift, Flextrafik og Lokalbaner forventes at stige med samlet 71 mio. kr. mens udgifterne for de 3 områder plus Fællesudgifter samlet forventes at falde med 42,5 mio. kr.

Tabel 2. Skønnet ændring i finansieringsbehovet for hhv. Bus, Flextrafik, Lokalbåner og Fællesudgifter, Budget 2011 til Estimat 4,2011

Mio. kr.	Busdrift	Flextrafik	Lokalbaner	Fællesudgifter	I alt
Indtægter:					
Budget 2011	1.495,6	21,3	163,3	0,0	1.680,3
Estimat 4, 2011	1.565,6	24,5	161,1	0,0	1.751,2
Ændring, indtægter	70,0	3,2	-2,2	0,0	71,0
Udgifter:					
Budget 2011	3.146,8	503,0	475,2	323,0	4.448,1
Estimat 4, 2011	3.101,3	479,5	515,5	309,2	4.405,6
Ændring, Udgifter	-45,5	-23,5	40,3	-13,8	-42,5
Finansieringsbehov:					
Budget 2011	1.651,2	481,7	311,9	323,0	2.767,8
Estimat 4, 2011	1.535,7	454,9	354,4	309,2	2.654,3
Ændring, finansieringsbehov	-115,4	-26,8	42,5	-13,8	-113,5

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

Fællesudgifterne, som dækker over administration og personale, tjenestemandspensioner, renter, afdrag på driftslån samt ydelser på rejsekortlån, forventes at falde 13,8 mio. kr., hvilket skyldes en nedjustering af forventede udgifter til tjenestemandspensioner på 1,7 mio. kr., en nedjustering af de forventede renteudgifter på 6,5 mio. kr. samt et mindreforbrug i forhold til de forventede administrations- og personaleudgifter på ca. 5,6 mio. kr. Ændringerne inden for de øvrige forretningsområder beskrives i de følgende afsnit.

2.1 Busdrift

Tabel 2 ovenfor viser, at finansieringsbehovet til busdrift forventes at falde med 115,4 mio. kr., og at reduktionen er sammensat af en indtægtsstigning på 70 mio. kr. og et fald i driftsudgifterne på 45,5 mio. kr. Udviklingen i hhv. indtægter og udgifter er vist i tabel 3 og 4. Indtægterne beskrives med udgangspunkt i buslinjerne i de tre takstområder, mens udgifterne beskrives med udgangspunkt i hhv. priser, køreplanændringer samt øvrige operatørudgifter.

Tabel 3. Udvikling i busindtægter, Budget 2011 til Estimat 4, 2011

Mio. kr.	Budget 2011	Estimat 4, 2011	Ændring
Linjer i Hovedstaden	1.273,0	1.341,2	68,2
Linjer i Syd	107,8	99,6	-8,2
Linjer i Vest	114,8	124,8	10,0
Ekstern finansiering og kontrolafgifter	-	-	0,0
Busindtægter i alt	1.495,6	1.565,6	70,0

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

For buslinjerne i *Hovedstaden* forventes indtægterne at stige med 68,2 mio. kr. De direkte linjeindtægter stiger samlet 53,3 mio. kr., hvilket både skyldes en mindre stigning i indtægten per passager samt en stigning på 5,1 mio. passagerer. Øvrige indtægter er steget med 14,9 mio. kr. Det skyldes primært øgede indtægter fra bus/tog samarbejdet vedr. efterregulering af indtægterne fra indtægtsdelingen for 2009 og 2010.

Indtægterne for buslinjerne i *Syd* forventes at blive 8,2 mio. kr. lavere end forventet i Budget 2011. Indtægtsfaldet er sammensat af en nedjustering af passagertallet på ca. 1,3 mio. passagerer samt en opskrivning af indtægt pr. passager, hvilket samlet nedjusterer indtægterne med 8,7 mio. kr. Øvrige indtægter stiger samlet med 0,5 mio. kr., hvilket hovedsageligt skyldes øgede indtægter for bus/tog vedr. 2009 og 2010 samt en nedjustering af indtægter fra uddannelseskort.

For buslinjerne i *Vest* opjusteres forventningerne til indtægterne med ca. 10,0 mio. kr., hvilket altovervejende skyldes en øget indtægt pr passager som følge af en ændret fordeling af indtægter mellem bus og bane, hvilket blev beskrevet i estimat 1.

Driftsudgifter

Tabel 4 viser, hvordan de samlede udgifter til busdrift reduceres med 45,5 mio. kr. fordelt på udgiftskategorier.

Tabel 4. Udvikling i udgifter til busdriften, Budget 2011 til Estimat 4,2011

	Mio. kr.
Budget 2011	3.146,8
Udvikling i køreplantimer	-8,5
Udvikling i priser	-26,5
Udvikling i øvrige operatørudgifter	-3,3
Udvikling i rutespecifikke udgifter	-7,3
Estimat 4, 2011	3.101,3

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

En reduktion i antallet af køreplantimer på 12.700 timer giver en besparelse på 8,5 mio. kr.

Operatørudgifterne reduceres med 26,5 mio. kr., hvilket primært skyldes opdaterede forventninger til prisindeks, hvoraf lavere forventninger til renten er den væsentligste årsag.

Øvrige operatørudgifter er reduceret med 3,3 mio. kr., hvilket hovedsageligt har baggrund i kompensation for arbejdsnedlæggelserne tidligere på året. Dette modsvares delvist af et øget forbrug af ekstrakørsel ift. budgettet.

De rutespecifikke udgifter er reduceret med 7,3 mio. kr., hvilket væsentligst skyldes den ændrede udrulningsplan for rejsekortet.

2.2 Flextrafik

Forventningerne til kørselsomfang og prisniveau for Flextrafik er opdateret i Estimat 4. Opdateringen medfører, at finansieringsbehovet for Flextrafik samlet set forventes at falde med 26,8 mio. kr. Det skyldes ikke mindst en realiseret forbedret effektivitet, som for alle kørselsordninger under Flextrafik giver sig udslag i lavere enhedsomkostninger.

Tabel 5. Udvikling i finansieringsbehovet for Flextrafik, Budget 2011 til Estimat 4, 2011

Mio. kr.	Budget 2011	Estimat 4, 2011	Ændring
Handicap kørsel	111,7	102,7	-8,9
Flextur	3,9	6,9	3,0
Kommunale ordninger	36,1	30,3	-5,8
Patientbefordring	140,3	132,5	-7,8
Rute	189,7	182,5	-7,2
Flextrafik i alt	481,7	454,9	-26,8

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

Estimat 4 er baseret på realiserede tal frem til september/november 2011 samt regnskabstal for 2010.

Handicapkørsel

Handicapkørsel nedjusteres samlet med 8,9 mio. kr. Den primære årsag til nedjusteringen er, at omkostningerne per passager er nedjusteret, mens det forventede passagertal bliver højere end budgetteret.

Flextur

Flextur har i 2011 oplevet en vækst i antal ture. Estimaterne er derfor blevet opskrevet løbende gennem 2011. I Estimat 4 opskrives forventningerne til antal passagerer i Flextur således med ca. 42.000, hvilket svarer til 127%. Omkostningerne per tur er samtidig faldet, hvorfor finansieringsbehovet blot opskrives med 3,0 mio. kr., svarende til 76% i forhold til Budget 2011.

Kommunale ordninger

Finansieringen af Kommunale ordninger nedjusteres i Estimat 4 med 5,8 mio. kr. Baggrunden for dette er, at omkostning per passager forventes at blive lavere end oprindeligt budgetteret. Samlet falder omkostningerne således, selv om der forventes en passagervækst i forhold til det oprindeligt budgetterede.

Patientbefordring

Passagertallene for Patientbefordring er i estimaterne for 2011 løbende blevet opskrevet, mens omkostningerne løbende er blevet nedskrevet. Finansieringsbehovet forventes at blive 7,8 mio. kr. mindre end forventet i budgettet. Dette skyldes, at realiserede data har vist en omkostning per passager, der er lavere end forventet i budgettet.

Flextrafik Rute

Finansieringen af Flextrafik, Rute forventes reduceret med 7,2 mio. kr. Nedjusteringen gennemførtes i Estimat 2011.1 (bestyrelsen 20. januar 2011) og kan henføres til såvel lavere passagertal og lavere enhedsomkostninger.

Ændringen i forventningerne til udgiftsniveauet for Flextrafik afspejler sig i de månedlige opkrævninger til kommuner og regioner og får derfor ikke indflydelse på den forventede efterregulering til kommuner og regioner.

2.3 Lokalbaner

Tabel 6 viser, at finansieringsbehovet for lokalbanerne samlet bliver opjusteret med ca. 42,5 mio. kr. i forhold til budgettet.

Tabel 6. Udvikling i finansieringsbehovet for lokalbaner, Budget 2011 til Estimat 4, 2011

Mio. kr.	Lokalbanen	Regionstog	Total
Indtægter:			
Budget 2011	82,0	81,3	163,3
Estimat 4, 2011	89,5	71,6	161,1
Ændring, Indtægter	7,5	-9,7	-2,2
Udgifter eksklusive anlæg:			
Budget 2011	221,8	253,4	475,2
Estimat 4, 2011	225,0	251,1	476,2
Ændring, Udgifter eksklusive anlæg	3,2	-2,3	1,0
Anlæg:			
Budget 2011	0,0	0,0	0,0
Estimat 4, 2011	0,0	39,3	39,3
Ændring, Anlæg	0,0	39,3	39,3
Finansieringsbehov:			
Budget 2011	139,8	172,1	311,9
Estimat 4, 2011	135,6	218,8	354,4
Ændring, Finansieringsbehov	-4,3	46,7	42,5

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

Region Hovedstaden:

Det samlede finansieringsbehov for 2011 for Lokalbanen A/S forventes at falde med 4,3 mio. kr. Det skyldes primært en stigning i de forventede indtægter med 7,5 mio. kr. Passagertallet er steget med 676.000 passagerer. Baggrunden for denne stigning er effekten af forbedrede køreplaner samt implementeringen af R-nettet i Nordsjælland.

Udgifter eksklusive anlæg øges med 3,2 mio. kr. De væsentligste årsager til stigningen i udgifterne er en forøgelse af passagerbonus og kompensation for omkring 100.000 flere togkm., hvilket blandt andet hænger sammen med en udvidelse af driften på Lille Nord, som ikke var indregnet i Budget 2011. Stigningerne er delvist modsvaret af opdaterede prisin-

deksforventninger samt opdaterede forventninger til kompensation vedrørende Cross Border leasingudgifter¹.

Region Sjælland:

Det samlede finansieringsbehov for Regionstog forventes at stige med 46,7 mio. kr., hvilket primært skyldes ikke budgetterede anlægsudgifter på 39,3 mio. kr. Det er aftalt med Region Sjælland, at anlægsudgifter ikke medtages i budgettet, men betales efter regning.

Indtægterne forventes at falde med 9,7 mio.kr. Det skyldes hovedsageligt, at indtægtsberegningen mellem Budget 2011 og Estimat 1, 2011 blev ændret for lokalbanerne i Takstområde Vest, således at indtægtsberegningen harmoniseres i forhold til Takstområde Hovedstaden. Baggrunden for denne harmonisering er, at der nu forefindes mere valide passagertal fra Regionstogs automatiske tællesystem i togene, og at der i 2007 og i 2010 er gennemført mere detaljerede rejsehjemmelundersøgelser. Ændringen er sket for at give et mere retvisende billede af indtægtsfordelingen på tog og busser i Takstområde Vest.

Udgifter eksklusive anlæg forventes at falde med 2,3 mio. kr., hvilket primært skyldes en gunstig udvikling i prisindeksene, samt at leasingudgifterne til materiel forventes at falde 1,6 mio. kr. på baggrund af en fremskrivning af de realiserede leasingudgifter i 2011. Endelig er de forventede omkostninger til operatørerne reduceret 1,3 mio. kr. som følge af, at det forventede antal togkilometer er nedjusteret med 66.000 km.

Anlægsudgifterne estimeres at lande på ca. 39,3 mio. kr. Anlægsomkostningerne er opgraderingsprojekter i Vestsjælland samt på Østbanen og påvirker ikke efterreguleringen for Region Sjælland, da anlægsomkostninger efter aftale bliver opkrævet fra regionen efter regning.

3. Likviditet

Bilag 1 viser udviklingen i den likvide beholdning i 2011. I de seneste 12 måneder er Movias likvide beholdning ændret fra 470 mio. kr. til 430 mio. kr. Det skyldes følgende:

- I januar 2011 udbetalte Movia efterreguleringen fra Regnskab i 2009 til kommuner og regioner.
- Estimat 4 viser et fald i tilskudsbehovet på 114,2 mio. kr.
- Herudover påvirkes likviditeten af løbende forskydninger i debitorer og kreditorer.

¹ Med en ændring i momsloven er det per 1. januar 2010 ikke længere muligt at få refunderet momsen af udenlandske leasingudgifter i Danmark. Movia, de øvrige trafikselskaber i Danmark samt operatørernes organisationer Danske Busvognmænd og Dansk kollektiv Trafik indgik i den forbindelse en aftale om, at der for kontrakter indgået før den 1. januar 2010 skulle kompenseres i forhold til den konkrete ekstraudgift.

Likviditeten vil i starten af 2012 reduceres med ca. 200 mio.kr. som følge af udbetaling af efterregulering vedr. Regnskab 2010.

Status på omlægninger af gælds- og obligationsportefølje:

Movia indgik d. 15. maj 2011 en aftale om porteføljeforvaltning med Nordea Investment Management AB, Denmark, som blev godkendt af bestyrelsen d. 14. april 2011.

Ved indgåelse af aftalen d. 15. maj 2011 blev der placeret 200 mio. kr. i stats- og realkreditobligationer med en samlet løbetid på under 1 år. I maj valgte Movia at overføre yderligere 80 mio. kr. fra bankindeståendet i Nordea til obligationsporteføljen.

Dermed kom det samlede indskud op på 280 mio. kr.

Ultimo december blev Nordea bedt om at frigive likvider fra porteføljen svarende til 200 mio. Værdien af obligationsporteføljen er dermed inklusiv kursændringer og vedhængende renter ultimo december 2011 85 mio. kr.

Økonomi:

Som beskrevet.

Miljømæssige konsekvenser:

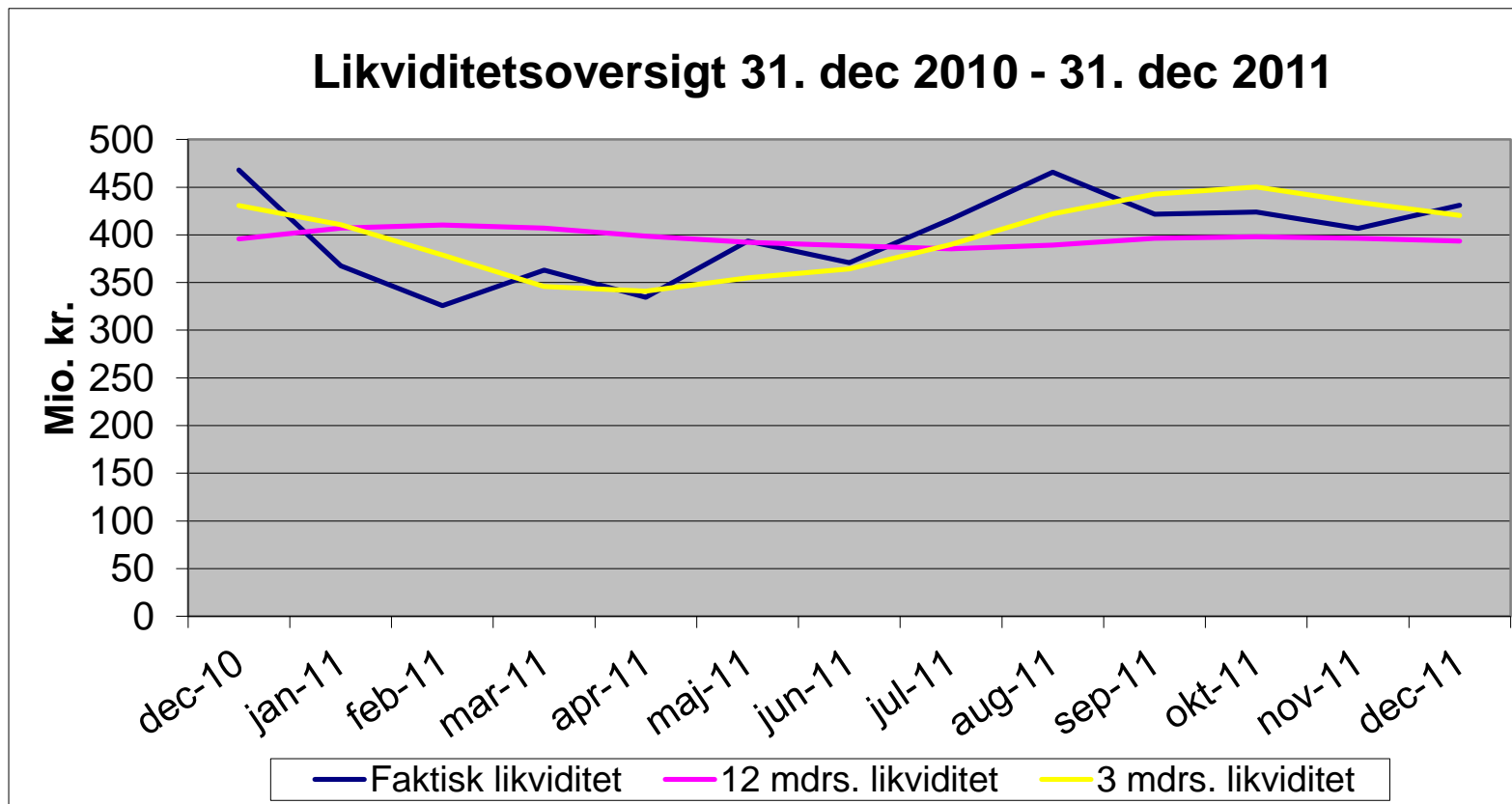
Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Sagsdokumentet offentliggøres på Movias hjemmeside, og der udarbejdes en pressemeddelelse til udsendelse efter bestyrelsesmødet.



"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.