

DSB

årsregnskabs-
meddelelse

2011

Årsregnskabsmeddelelse 2011 (1. januar til 31. december 2011)

2011 blev et år med mange alvorlige udfordringer for DSB. De økonomiske udfordringer har ændret den kontekst og selvforståelse, DSB agerer i. 2011 blev også et år, hvor DSB's trængte materielsituation skabte udfordringer, både i form af strækninger med overfyldte tog og strækninger, hvor det var nødvendigt at indsætte ældre materiel.

Som konsekvens af de økonomiske udfordringer har DSB igangsat arbejdet med at genoprette økonomien i form af omfattende effektiviseringer. Genopretningen af DSB's økonomi vil sætte rammerne for DSB som virksomhed i de kommende år, og målet er et DSB med tilfredsstillende overskud ved udgangen af 2014.

Kundetilvæksten fortsætter

På trods af den negative omtale af DSB i medierne, de økonomiske problemer og et faldende omdømme, steg antallet af kunder i togene i 2011. I S-togene steg antallet af kunder med ca. 8 procent og i fjern- og regionaltogene med ca. 4 procent. I alt blev der gennemført næsten 175 mio. rejser på det danske marked. I oktober passerede antallet af kunder i S-tog på et år for første gang 100 mio.

Der er grund til at glæde sig over tilgangen af kunder, og særligt for S-tog indikerer kundetilfredshedsundersøgelser, at de nye kunder vil kunne fastholdes. Tilfredsheden hænger især sammen med, at omfanget af forsinkelser i 2011 har været på det laveste niveau i 3 år og er generelt forbedret med ca. 10 procent i forhold til 2010.

DSB's økonomi skal genoprettes og effektiviseres

DSB's økonomi er igennem en årrække blevet gradvist forringet på grund af omkostninger, der steg markant hurtigere end indtægterne. Korrigeret for poster af ikke tilbagevendende karakter blev de normaliserede indtægter i den danske forretning i 2011 for første gang mindre end omkostningerne.

DSB's resultat før skat udgjorde i 2011 et underskud på 858 mio. kr. Til sammenligning var resultatet før skat i 2010 et underskud på 551 mio. kr. Dette er ikke tilfredsstillende.

DSB har i efteråret 2011 igangsat en omfattende effektiviseringsindsats med henblik på at reducere omkostningerne og skabe en robust og bæredygtig økonomi i DSB. Der er gennemført en effektivisering af DSB's indkøbsprocesser og igangsat en række vigtige effektiviseringsprojekter. Samtidig er DSB's hovedsæde i København sat til salg med henblik på at samle administrationen ét sted.

I begyndelsen af 2012 blev der opnået enighed om aftaler med flere af de faglige organisationer i DSB. Aftalerne er endnu et vigtigt skridt i arbejdet med effektiviseringen af DSB og medfører en række tiltag, der medvirker til at skabe et mere fleksibelt DSB med en bedre økonomi og færre medarbejdere. Forhandlingerne har været intensive, men de faglige organisationer har vist forståelse for DSB's økonomiske situation og har påtaget sig et medansvar for at finde løsninger, der i store træk ikke går ud over togdriften og kunderne.

En udfordrende materielsituation

DSB's materielsituation har også i 2011 været påvirket af den forsinkede levering af IC4-togsæt. I oktober kom den af Transportministeriet bestilte Atkins-rapport om IC4 og IC2, som gav udtryk for, at grundelementerne i IC4 er sunde, og at de tekniske problemer kan løses, men at det vil kræve yderligere tid og arbejde at få en driftsstabilitet, der er på niveau med DSB's øvrige materiel. Det vil ligeledes blive en del dyrere, end det blev vurderet til i 2009.

Den generelt trængte materielsituation er kommet til udtryk via overfyldte tog på enkelte strækninger samt via behovet for omdisponeringer af materiel mellem strækninger. Materielsituationen blev i årets sidste måneder forværret, da Banedanmark i oktober opdagede flere revner i Storstrømsbroen, som medførte øjeblikkelig lukning af broen. Udover at passagererne i en overgang måtte lade sig transportere i busser, betød det, at en række tog strandede på Falster og derfor ikke kunne bruges som planlagt i landsdelstrafikken. Broen blev ultimo november delvist åbnet for let togtrafik, hvilket fortsat påvirkede mulighederne for trafikafviklingen, og først ultimo januar 2012 blev broen omsider åbnet for al slags togtrafik.

Materielsituationen blev yderligere forværret, da DSB i november måtte indstille al drift med IC4, mens Havarikommissionen undersøgte to episoder med bremseproblemer på IC4-togsæt. DSB har desuden bedt Danmarks Tekniske Universitet DTU om, som uvildig og uafhængig instans, at rådgive om sikkerhedssystemet og andre tilhørende sikkerhedsprocesser.

Sidst på året blev DSB ramt af en overenskomststridig arbejdsnedlæggelse hos håndværkerne i DSB Vedligehold. DSB reagerede ved i en periode at halvere trafikken for at sikre jule- og nytårstrafikken. Arbejdsnedlæggelsen blev kortvarig, og effekterne for kunderne i juletrafikken var begrænsede.

I samarbejde med Transportministeriet lykkedes det i efteråret at forlænge lejen af en række dobbeltdekkertog. Det er positivt og løser de mest akutte materielproblemer.

Internationale aktiviteter

Ved aflæggelsen af årsregnskabet for 2010 blev det konstateret, at DSBFirst Øresund var i en alvorlig økonomisk situation og fokus blev rettet mod relationerne mellem DSB som modervirksomhed og DSBFirst Øresund, herunder spørgsmålet om eventuelle statsstøtte forhold. DSB er aktivt gået ind i udredningen, og det vurderes, at de eventuelle statsstøtteproblemstillinger er passende håndteret. Den danske stat har i et tæt samarbejde med DSB orienteret EU-kommissionen, der har stillet afklarende spørgsmål. Sagen er således stadig under behandling. DSB forventer ikke at blive negativt påvirket af problemstillingen.

DSB's ledelse igangsatte som følge af situationen en række økonomiske og juridiske analyser af forhold relateret til DSBFirst Øresund. DSBFirst gennemførte effektiviseringer af de internationale aktiviteter og påbegyndte i foråret forhandlinger med trafikudbydere og FirstGroup om en mere holdbar model for trafikken på Kystbanen og den svenske del af Øresundstrafikken. Som følge heraf indgik DSBFirst Sverige AB den 25. juni 2011 en tillægsaftale med de seks svenske trafikselskaber, repræsenteret ved Öresundståg AB, om en overdragelse af DSBFirst's svenske del af Øresundstrafikken til en anden trafikoperatør med virkning fra 11. december 2011. Öresundståg AB valgte efterfølgende Veolia Transport Sverige som ny operatør på denne del. DSB Øresund (tidligere DSBFirst Danmark) har efterfølgende indgået en samarbejdsaftale med Veolia for at sikre en fortsat sammenhængende Øresundstrafik, og overdragelsen til Veolia er gået godt uden store gener for kunderne.

I den danske del af DSBFirst – Kystbanen og Kastrupbanen – er overgangen til det nye driftsmønster forløbet tilfredsstillende, idet rettidigheden på Kystbanen er væsentligt forbedret efter indførelsen af en ny køreplan i august 2011. En tilsvarende forbedring på Kastrupbanen har imidlertid ikke kunnet opnås. Samlet har dette medført et fald i den totale kundeoplevede rettidighed.

I de tilbageværende svenske operationer – ikke mindst i Väst-trafikken – er resultatet for 2011 ikke tilfredsstillende. DSB's ledelse har revurderet forretningsplanerne for selskaberne og vurderer, at der er et betydeligt potentiale for at gennemføre driftsmæssige forbedringer. For DSB Väst AB er det dog vurderingen, at trafikkontrakten under de nuværende omstændigheder ikke vil give overskud, hvorfor DSB har iværksat yderligere tiltag for at finde en langsigtet løsning.

Gennemgangen af DSB's tyske operationer gav ikke anledning til revurdering af de gældende forretningsplaner.

Som konsekvens af sagen om DSBFirst Øresund og DSB's økonomiske situation er det besluttet at indstille al ny aktivitet i udlandet for nu.

Udskiftninger i direktionen

I marts 2011 blev administrerende direktør Søren Eriksen afskediget, og i stedet blev økonomidirektør Klaus Pedersen indsat som konstitueret administrerende direktør. Bestyrelsen besluttede at udvide direktionen til to medlemmer. Christian Roslev tiltrådte som ny administrerende direktør i august, og Jacob Kjær tiltrådte som økonomidirektør. Christian Roslev måtte desværre fratræde efter knap 3 måneders ansættelse af helbredsmæssige årsager. I december blev Jesper T. Lok ansat som kommende administrerende direktør, og vi

ser frem til, at han tiltræder 1. maj 2012. I perioden frem til Jesper T. Loks tiltræden fungerer økonomidirektør Jacob Kjær også som konstitueret administrerende direktør.

Nye tider i DSB

DSB står over for en lang række økonomiske udfordringer, og DSB har på nuværende tidspunkt igangsat et omfattende strategisk og praktisk arbejde med at effektivisere DSB. Markante besparelser er nødvendige, og alt er i spil med henblik på at sikre en fremtidig robust økonomi, således at DSB også i fremtiden kan give danskerne en økonomisk bæredygtig og effektiv kollektiv transport. Ved udgangen af 2014 skal DSB have forbedret resultatet med en milliard kroner. Det er, sammen med en løsning på materielproblemerne og det at sikre en større driftsstabilitet for IC4-togsættene, blandt de helt store udfordringer i det nye år.

Hoved- og nøgletal for DSB-koncernen

Beløb i mio. kr.	2011	2010	Vækst	
			Abs.	Pct.
Resultatopgørelse i mio. kr.				
Passagerindtægter	4.487	4.329	158	4%
Indtægter fra trafikkontrakter	5.363	4.550	813	18%
Heraf:				
Danske aktiviteter	3.660	3.509	151	4%
Internationale aktiviteter ¹	1.703	1.041	662	64%
Salg af kioskvare m.v. ²	816	769	47	6%
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	169	137	32	23%
Udlejning af togmateriel	231	187	44	24%
Nettoomsætning	11.066	9.972	1.094	11%
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	534	638	-104	-16%
Andre driftsindtægter ³	485	849	-364	-43%
Indtægter i alt	12.085	11.459	626	5%
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	1.738	1.631	-107	-7%
Andre eksterne omkostninger ³	3.684	3.642	-42	-1%
Personaleomkostninger	4.970	4.648	-322	-7%
Omkostninger i alt	10.392	9.921	-471	-5%
Resultat før af- og nedskrivninger	1.693	1.538	155	10%
Af- og nedskrivninger	2.010	1.639	-371	-23%
Resultat af primær drift	-317	-101	-216	-214%
Finansielle poster netto	-541	-450	-91	-20%
Resultat før skat	-858	-551	-307	-56%
Årets resultat	-694	-574	-120	-21%
Pengestrømme i mio. kr.				
Pengestrømme - driftsaktivitet	1.900	2.224	-324	-15%
Pengestrømme - investeringsaktivitet	-1.755	-2.244	489	22%
- heraf investering i materielle anlægsaktiver	-2.143	-2.442	299	12%
Pengestrømme fra drifts- og investeringsaktivitet i alt	145	-20	165	-
Pengestrømme - finansieringsaktivitet	-286	167	-453	-271%
Likvider ultimo	-457	-316	-141	-45%

	31.12. 2011	31.12. 2010	Vækst	
			Abs.	Pct.
Balance i mio. kr.				
Balancesum	24.710	25.776	-1.066	-4%
Anlægsaktiver	22.701	23.152	-451	-2%
Omsætningsaktiver	2.009	2.624	-615	-23%
Egenkapital	5.119	6.613	-1.494	-23%
Minoritetsinteresser	-6	1	-7	-
Hensatte forpligtelser	2.044	2.499	-455	-18%
Langfristede gældsforpligtelser	9.718	10.342	-624	-6%
Kortfristede gældsforpligtelser	7.835	6.321	1.514	24%
Rentebærende gæld, netto	12.172	12.029	143	1%

	2011	2010	Vækst	
			Abs.	Pct.
Nøgletal ⁴				
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)	15,3	15,4	-0,1	-1%
Overskudsgrad (EBIT margin)	-2,9	-1,0	-1,9	-190%
Egenkapitalforrentning (ROE)	-11,9	-8,2	-3,7	-45%
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat)	-1,6	-1,2	-0,4	-33%
Gearing	7,2	7,8	0,6	8%
Soliditetsgrad	20,7	25,7	-5,0	-19%
Rentedækning	-0,4	0,0	-0,4	-
Yderligere oplysninger				
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	10.040	9.449	591	6%
Antal togrejser (1.000 rejser) ⁵	219.032	196.181	22.851	12%
Antal togkm (1.000 km)	88.372	74.140	14.232	19%

¹) I modsætning til de danske aktiviteter er de internationale aktiviteter (inklusive DSB First Øresund) baseret på bruttokontrakter, hvilket vil sige, at trafikudbyderen modtager billetindtægterne og samtidig afregner en trafikkontraktbetaling for togdriften til togoperatøren.

²) Der er i regnskabet for 2011 ændret regnskabspraksis vedrørende indregning af salg af Tips, Lotto og taletidskort. Ændringen indebærer, at der alene indregnes provision ved salg af disse produkter. Sammenligningstallene for 2010 er tilpasset den nye praksis.

³) Modtaget kompensation fra AnsaldoBreda vedrørende leje af erstatomsmateriel er reklassificeret og indregnes under Andre driftsindtægter. Tidligere blev kompensationen modregnet i andre eksterne omkostninger under Leje af togmateriel mv.

⁴) Jf. bilag for nøgletsdefinitioner.

⁵) Antal togrejser i 2010 er i forhold til tidligere offentliggjorte tal reguleret - primært som følge af ny model for opgørelsen af antal rejser.

DSBkoncernen

Finansiell beretning

Underskud på 858 mio. kr.

Koncernens resultat før skat udgør et underskud på 858 mio. kr. i 2011 sammenlignet med et underskud på 551 mio. kr. i 2010.

Resultat før skat er i 2011 i lighed med 2010 påvirket af poster af ikke tilbagevendende karakter. Der er nedenfor præsenteret et korrigeret resultat til analyseformål. Posterne omfatter for 2011 nedskrivning af IC4-togsæt på 345 mio. kr., hensættelser vedrørende DSB Väst AB på 303 mio. kr. og værdireguleringer af balanceposter med 165 mio. kr.

Tabel 1: Korrigeret resultat før skat¹

Beløb i mio. kr.	2011	2010
Resultat før skat	-858	-551
Nedskrivning af IC4-togsæt	345	-
Hensættelser vedr. DSB Väst AB	303	-
Værdiregulering af balanceposter	165	-
Omkostninger til erstatningsmateriel	103	0
Effekt af sporspæringer / lukning af Storstrømsbroen	39	128
Skalatrinsregulering	28	-
Indregning af AnsaldoBreda-rabatter mv.	-7	-151
Forhøjet tjenestemandspensionsbidrag	65	-65
Avance ved salg af fast ejendom	-80	-140
Tilbageførsler og hensættelser mv. vedr. DSBFirst Øresund	-222	725
Omkostninger til omstruktureringer	-	140
Korrigeret resultat før skat	-119	86

1) Et minus er udtryk for, at korrektionen har påvirket resultat før skat positivt.

Herudover er resultatet påvirket af andre særlige poster så som effekten af sporspæringer og lukning af Storstrømsbroen, avance ved salg af fast ejendom mv. og nettoomkostninger til erstatningsmateriel - primært dobbeltdækkervogne.

Resultatet er endvidere påvirket af hensættelse til øgede pensionsomkostninger vedrørende tjenestemænd samt regulering af pensionsbidrag for 2010. Resultatet er endvidere påvirket af tilbageførsel af hensættelse vedrørende DSBFirst Øresund på 222 mio. kr.

Resultatet for 2010 var påvirket af effekt af sporarbejder og avancer ved salg af fast ejendom. Endelig blev der i 2010 indregnet rabatter mv. på 151 mio. kr. fra AnsaldoBreda, 140 mio. kr. i omkostninger til omstruktureringer samt 725 mio. kr. i hensættelser og nedskrivninger vedrørende DSBFirst Øresund.

Korrigeret for disse forhold udgør resultat før skat i 2011 et underskud på 119 mio. kr. sammenholdt med et overskud på 86 mio. kr. i 2010.

Udviklingen i det korrigerede resultat før skat skyldes blandt andet stigende omkostninger, eksempelvis som følge af IC4-problemstillingen, udrulningen af rejsekortet samt udviklingen i de svenske selskaber, hvilket delvist modvirkes af igangsatte effektiviseringer og besparelser samt flere kunder i Fjern- & Regionaltog og S-tog.

Der er i 2011 anvendt 289 mio. kr. af de hensættelser på 511 mio. kr. vedrørende DSBFirst Øresund, som blev indregnet i årsregnskabet for 2010¹. Beløbet dækker over driftsunderskud i DSBFirst Sverige og DSBFirst Danmark indtil rekonstruktionen. Den resterende regnskabsmæssige værdi af hensættelsen er tilbageført i årsregnskabet for 2011 med 222 mio. kr.

Nettoomsætningen er steget med 11 procent

I 2011 var nettoomsætningen i DSB-koncernen 11.066 mio. kr. (9.972 mio. kr.), hvilket svarer til en stigning på 11 procent.

Passagerindtægterne udgjorde 4.487 mio. kr. (4.329 mio. kr.), hvilket er en stigning på 158 mio. kr. Udviklingen skyldes kundevæksten i både S-tog og Fjern- & Regionaltog.

Indtægter fra trafikkontrakter er steget med 813 mio. kr. og udgjorde 5.363 mio. kr. (4.550 mio. kr.). Stigningen skyldes primært aktivitetsudvidelser i Sydsverige i december 2010 (DSB Väst i Göteborgområdet og DSB Småland i Jönköpingområdet) og erhvervelsen af 50 procent af det tyske operatørselskab VIAS pr. 1. april 2010.

Salg af kioskvarer mv. er steget med 6 procent i forhold til 2010 og udgjorde 816 mio. kr. (769 mio. kr.). Væksten skyldes blandt andet transformeringen af Kort & Godt-butikker til 7-Eleven.

Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. til koncerneksterne kunder udgjorde 169 mio. kr. i 2011 (137 mio. kr.). Væksten på 32 mio. kr. skyldes større salg af vedligeholdelsesopgaver,

¹ Foruden hensættelser på 511 mio. kr. blev der i årsregnskabet for 2010 foretaget nedskrivninger på 214 mio. kr. - i alt 725 mio. kr.

primært Flytoget i Oslo, og at DSB Vedligehold udfører arbejder som underleverandør til AnsaldoBreda på leverancen af IC4-togsættene.

Udlejning af togmateriel udgjorde 231 mio. kr. (187 mio. kr.). Stigningen på 44 mio. kr. skyldes primært udlejning af nyanskaffede Øresundstogsæt til Trafikstyrelsen, der som trafikudbyder stiller dem til rådighed for DSB Øresund til driften af Kystbanen og Kastrupbanen.

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver faldt med 104 mio. kr. og udgjorde 534 mio. kr. i 2011. Udviklingen skyldes færre anlægsprojekter.

Andre driftsindtægter udgjorde 485 mio. kr. i 2011 (849 mio. kr.). Faldet på 364 mio. kr. skyldes primært, at DSB i 2010 indtægtsførte 151 mio. kr. i rabatter fra AnsaldoBreda for IC4-forsinkelsen, færre avancer fra salg af ejendomme samt et fald i øvrig kompensation fra AnsaldoBreda.

Stigende omkostninger i forhold til 2010

Omkostninger i alt udgjorde 10.392 mio. kr. (9.921 mio. kr.).

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer udgjorde 1.738 mio. kr., hvilket er en stigning på 107 mio. kr. Udviklingen skyldes hovedsageligt omkostninger i de nye operationer, vareforbrug af kioskarer samt den generelle prisudvikling.

Andre eksterne omkostninger steg med 42 mio. kr. og udgjorde 3.684 mio. kr. i 2011. 2011 er påvirket af generelle besparelser og omkostninger relateret til værdiregulering af balanceposter samt udfordringerne med leveringen af IC4-togsættene og omkostninger til erstatningsmateriel. Hertil kommer hensættelse til tab vedrørende DSB Väst, som ikke har haft et tilfredsstillende resultat i 2011. 2010 var ligeledes påvirket af en række regnskabsmæssige forhold, herunder primært hensættelser og reguleringer vedrørende DSBFirst Øresund.

Personaleomkostninger steg i 2011 med 322 mio. kr. til 4.970 mio. kr. (4.648 mio. kr.). Stigningen skyldes primært de nye udenlandske operationer og ændringer i pensionsbidrag for tjenestemænd, hvilket dog delvist opvejes af et stabilt lønomkostningsniveau i Danmark, afledt af en række initiativer, herunder en restriktiv ansættelsespolitik indført i 2011 samt generelt færre stillinger inden for det administrative område. Hertil blev

der i regnskabet for 2010 indregnet 140 mio. kr. i omkostninger til omstruktureringer.

Af- og nedskrivninger

Af- og nedskrivninger er steget med 371 mio. kr. og udgjorde 2.010 mio. kr. (1.639 mio. kr.). Stigningen skyldes primært nedskrivninger af IC4-togsættene ved regnskabsmæssig revurdering af de aktiverede omkostninger og øgede afskrivninger som følge af ibrugtagning af rejsekortet og flere IC4- og Øresundstogsæt.

Finansielle omkostninger

I 2011 udgjorde de finansielle poster netto en omkostning på 541 mio. kr. (450 mio. kr.). I 2011 er der indregnet en rentekompensation på 36 mio. kr. fra AnsaldoBreda (62 mio. kr. i 2010).

Udvikling i nøgletallene

Resultatudviklingen påvirker nøgletallene negativt. Det generelle niveau af nøgletallene er således ikke tilfredsstillende.

Indtjeningsgraden er faldet fra 15,4 til 15,3. Tilsvarende er overskudsgraden faldet fra -1,0 til -2,9. Egenkapitalforrentningen er fortsat negativ som følge af årets resultat.

Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) er -1,6 procent i 2011, hvilket er et fald på 0,4 sammenlignet med 2010.

Gearing udgør 7,2 i 2011, hvilket er et fald på 0,6 i forhold til 2010.

Soliditetsgraden var med 20,7 procent pr. 31. december 2011 lavere end ved udgangen af 2010 (25,7).

Rentedækningen udgør -0,4 i 2011 sammenlignet med 0,0 i 2010.

Balanceposter

Koncernens balancesum udgjorde 24.710 mio. kr. pr. 31. december 2011 i forhold til 25.776 mio. kr. ultimo 2010, hvilket svarer til et fald på 1.066 mio. kr.

DSB har i 2011 investeret 2.437 mio. kr. (2.464 mio. kr.). Udviklingen skyldes, at 2010 udover indkøb af IC4-togsæt var påvirket af indkøb af nye Øresundstogsæt.

Faldet i koncernens aktiver skyldes herudover primært forøgede afskrivninger som følge af

ibrugtagning af rejsekortet samt flere IC4- og Øresundstogsæt, nedskrivninger af IC4-togsætene samt fald i tilgodehavender vedrørende salg af ejendomme og i likvide midler.

Egenkapital og minoritetsinteresser i alt udgjorde 5.113 mio. kr., hvilket er 1.501 mio. kr. mindre end ultimo 2010. Dette kan primært henføres til udbyttebetaling på 300 mio. kr., kapitalnedsættelse (kombiterminaler), værdiregulering af finansielle instrumenter samt underskuddet i 2011.

Hensatte forpligtelser er faldet fra 2.499 mio. kr. ultimo 2010 til 2.044 mio. kr. pr. 31. december 2011. Udviklingen skyldes hovedsagelig, at der i 2011 er anvendt 289 mio. kr. vedrørende DSBFirst Øresund. Den resterende bogførte værdi af hensættelsen er herefter tilbageført i regnskabet for 2011 med 222 mio. kr. Hensættelsen blev indregnet i årsregnskabet for 2010 som en del af de 725 mio. kr. i samlede hensættelser og nedskrivninger vedrørende DSBFirst Øresund. Hertil kommer hensættelser og nedskrivninger vedrørende DSB Väst på 303 mio. kr. og et fald i udskudt skat på 256 mio. kr.

Den samlede gæld er pr. 31. december 2011 på 17.553 mio. kr., hvilket er 890 mio. kr. mere end ultimo 2010.

Den rentebærende gæld er steget med 143 mio. kr., og udgør 12.172 mio. kr. ved udgangen af 2011.

Udbytte til Transportministeriet

Bestyrelsen indstiller, at der ikke udbetales udbytte til Transportministeriet for 2011.

Antal medarbejdere

Det gennemsnitlige antal fuldtidsbeskæftigede var 10.040 i 2011, hvilket er en stigning på 591 medarbejdere i forhold til 2010. Stigningen skyldes primært opstart af nye operationer i Sverige og i Tyskland. I alt steg antallet af medarbejdere i de udenlandske operationer med 640 fuldtidsbeskæftigede, mens antallet af medarbejdere i Danmark faldt med 49 fuldtidsbeskæftigede. Udviklingen i Danmark kan tilskrives færre stillinger inden for det administrative område og ansættelsesstoppet indført i 2011, delvist modvirket af flere ansatte vedrørende færdiggørelsen af IC4.

Vederlag

Bestyrelsen lægger vægt på, at vi i DSB har en vederlagsstruktur, der kan tiltrække og fastholde de nødvendige kompetencer.

Vederlag til direktionen i DSB udgjorde i alt 17,4 mio. kr. i 2011, heraf udgør vederlag til fratrådte direktører i alt 16,2 mio. kr. Herudover har to administrerende direktører i to tilknyttede virksomheder i forbindelse med deres fratræden i 2011 i alt fået tildelt henholdsvis 3,5 mio. kr. og 3,8 mio. kr. I de angivne vederlag indgår løn, løn i opsigelsesperioden, biltilskud, pension, bonus og særlige vederlag (eksempelvis fratrædelsesgodtgørelse).

Det gennemsnitlige årsvederlag for medlemmer af koncernledelsen udgjorde i 2011 2,8 mio. kr. Ingen medarbejdere har i 2011 fået udbetalt mere end gennemsnitslønnen for medlemmerne af koncernledelsen. Ingen specialister uden ledelsesmæssige opgaver har oppebåret en aflønning over 1,2 mio. kr. årligt.

Aftaler om fratrædelsesgodtgørelser for under- og vicedirektører og direktører ligger i et spænd mellem 6 og 12 måneder. Aftalen med den kommende administrerende direktør, der tiltræder 1. maj 2012, indeholder ikke aftale om fratrædelsesgodtgørelse, mens opsigelsesvarslet er aftalt til 24 måneder (dog 30 måneder i det første år). Under 5 ansatte er fastholdt ved "stay-on" bonus. Ingen "stay-on" bonus udgør mere end 3 måneders løn.

Forventninger til 2012

Forventningen til resultatet for 2012 er påvirket af et stigende antal kunder i Danmark, både i S-tog og i Fjern- & Regionaltog samt effekten af planlagte effektiviseringer og besparelser. Disse forhold modsvares dog af afledte driftsomkostninger, stigende energiomkostninger, forøgede pensionsomkostninger samt omkostninger som konsekvens af indførelsen af rejsekortet.

DSB er således i 2012 på vej mod en bedre økonomisk balance, men vil dog være påvirket af de afledte konsekvenser af genopretningsplanen herunder omkostninger til restruktureringer og afskedigelsesomkostninger. Således forventes resultat før skat i 2012 også at udgøre et underskud.

Produktivitet

Antal togkilometer pr. medarbejder er steget med 12 procent til 8.802, og antal togrejser pr. medarbejder er steget med 5 procent til 21.816. Omkostninger pr. togkilometer er faldet med 12 procent fra 134 kr. til 118 kr. i 2011. Udviklingen skal ses i lyset af den øgede kilometerproduktion som følge af overtagelsen af DSB Småland, DSB Väst og DSB Uppland, som har lange togstrækninger. Dertil kommer hensættelsen vedrørende DSBFirst Øresund og omkostninger til omstruktureringer i 2010.

Tabel 2: Produktivitet i DSB-koncernen

	2011	2010	Vækst	
			Abs.	Pct.
Antal togkm. pr. medarbejder	8.802	7.846	956	12%
Antal togrejser pr. medarbejder	21.816	20.762	1.054	5%
Omkostninger pr. togkilometer	118	134	-16	-12%

På de danske strækninger har der været en positiv udvikling i antallet af togkilometer pr. medarbejder på 4 procent og i antallet af togrejser pr. medarbejder på 8 procent. Omkostninger pr. togkilometer er faldet med 3 procent i forhold til 2010.

Tabel 3: Produktivitet i de danske aktiviteter i DSB-koncernen

	2011	2010	Vækst	
			Abs.	Pct.
Antal togkm. pr. medarbejder	6.991	6.707	284	4%
Antal togrejser pr. medarbejder	21.015	19.448	1.567	8%
Omkostninger pr. togkilometer	158	163	-5	-3%

Udvikling i antal kunder

Tabel 4: Antal kunder

1.000 kunder	2011	2010 ⁴	Vækst	
			Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog, heraf:	49.638	47.842	1.796	4%
Øst	24.974	24.168	806	3%
Vest	15.207	14.425	782	5%
Øst/Vest over Storebælt	8.652	8.370	282	3%
Øvrige	805	879	-74	-8%
DSBFirst i Danmark	24.632	25.285	-653	-3%
S-tog (korrigeret) ¹	85.632	81.047	4.585	6%
Kunder i Danmark i alt (korrigeret)¹	159.902	154.174	5.728	4%
Korrektion sporspærring	14.922	11.948	2.974	25%
Kunder i Danmark i alt	174.824	166.122	8.702	5%
Kunder i Sverige i alt²	50.268	38.888	11.380	29%
Kunder i Tyskland i alt³	4.000	1.600	2.400	150%
Eliminering ²	10.060	10.429	-369	-4%
Antal kunder i alt	219.032	196.181	22.851	12%
Antal kunder i alt (korrigeret)¹	204.110	184.233	19.877	11%

1) Eksklusive kunder i de perioder og på de strækninger, hvor der har været sporspærringer. Ved sporspærringer forstås her, at mindst et spor er lukket, og at der i en del af perioden har været totalspærrer. Inklusive kunder på de strækninger, der har været berørt af de omfattende sporarbejder udgør kundevæksten i S-tog 8 procent.

2) Kunder, som kører på tværs af landegrænser, indgår i antal kunder i hvert land. I den samlede opgørelse for DSB-koncernen elimineres for det antal kunder, som ingen på- og afstigning har under rejsen.

3) Rejser med det tyske operatørselskab VIAS indgår fra 1. april 2010 med 100 procent i antal kunder for DSB-koncernen. I koncernregnskabet indgår VIAS pro rata med 50 procent.

4) I forhold til tidligere offentliggjorte tal er antal kunder i 2010 reguleret - primært som følge af en ny model for opgørelsen af antal rejser.

Antal kunder i DSB-koncernen

Der er i 2011 blevet foretaget næsten 175 mio. rejser med DSB på det danske marked. I forhold til 2010 svarer det til en vækst på 5 procent, svarende til 8,7 mio. rejser. Det er historisk gode rejsetal. I hele DSB-koncernen er antallet af kunder steget med 22,9 mio., hvilket svarer til en stigning på 12 procent.

Den danske kundevækst kan henføres til en vækst på 4 procent i Fjern- & Regionaltog og 8 procent i S-tog, delvist modvirket af et fald på 3 procent på de danske DSBFirst Øresundsstrækninger. Disse tal er inklusive kunder på de strækninger, der har været berørt af de omfattende sporarbejder på S-togs-nettet i primært 2010.

Korrigeres kundetallene for de strækninger, hvor der har været væsentlige sporarbejder, er kundevæksten 6 procent i S-tog. Det samlede antal internationale kunder steg i 2011 med 13,8 mio. til 54,3 mio. svarende til en fremgang på 34 procent. Udviklingen kan henføres til opstarten af operationerne DSB Väst, DSB Småland og DSB Upptåget samt overtagelsen af de 50 procent af VIAS, der fra 1. december 2010 også driver Rheingau-strækningen.

Udvikling i persontrafikken i Danmark

I 2011 steg det samlede antal rejser over Storebælt (tog, fly, bil og bus) med ca. 1 procent sammenlignet med 2010. Stigningen kan primært henføres til bil- og togtrafik, mens flytrafikken er stagneret.

DSB's markedsandel over Storebælt er på i alt 26 procent i 2011, hvilket er uændret i forhold til 2010.

Ifølge Vejdirektoratets seneste statistik fra 3. kvartal gik den landsdækkende biltrafik i 3. kvartal 2011 tilbage med 1 procent i forhold til samme periode i 2010. I de første 9 måneder af 2011 havde biltrafikken en stigning på 1 procent i forhold til samme periode i 2010.

Fjern- & Regionaltog

Fjern- & Regionaltog havde 49,6 mio. kunder i 2011, hvilket er en stigning på 1,8 mio. eller 4 procent i forhold til 2010. I 2011 var der en kundevækst på 3 procent for Sjælland og over Storebælt og 5 procent for Fyn og Jylland.

Udviklingen skyldes et fokuseret arbejde med prisparametre i forhold til både erhvervs-, fritids- og pendlermarkedet, understøttet af målrettede kampagner især gennem loyalitetsprogrammerne +More og Work Plus. Hertil kommer særlige Uddannelseskort og Ungdomstilbud som for eksempel HyperCard, understøttet af fordelsprogrammet

Wild Card. Udviklingen går mod en større vækst i antal rejser foretaget med periode- og klippekort end med enkeltbilletter.

S-tog

På de strækninger, der ikke har været berørt af sporarbejder, har S-tog haft en kundevækst på 6 procent svarende til 4,6 mio. kunder sammenlignet med 2010. Aldrig tidligere har så mange kunder rejst med S-toget, hvilket blandt andet kan henføres til en robust produktion med en generel høj regularitet, samt en række initiativer knyttet til den kombinerede brug af cykel og S-tog. Initiativerne omfatter billettyper som eksempelvis Mobilbillet og Mobilklippekort samt samarbejde med eksterne partnere om transport i forbindelse med særlige begivenheder, herunder blandt andet VM i cykling i september, der i sig selv bidrog med ca. 0,5 mio. rejsende.

DSBFirst i Danmark

I 2011 havde DSBFirst Danmark en nedgang i antal kunder på 3 procent sammenlignet med 2010, jævnfør opgørelse fra Trafikstyrelsen.

Udviklingen kan blandt andet henføres til et fald i den kundeoplevede rettidighed. DSB har imødekommet kundernes rettighedskrav med en ændret køreplan i august 2011. Dette har resulteret i en væsentlig bedre rettidighed på Kystbanen. En tilsvarende forbedring på Kastrupbanen har imidlertid ikke kunnet opnås, hvilket er en del af forklaringen på den kundeoplevede rettidighed.

Sverige

DSB's aktiviteter i Sverige består af operationer i den svenske del af DSBFirst Øresund, Roslagsbanan i Stockholmsområdet, DSB Småland omkring Jönköping og DSB Väst dækkende regional- og pendlertrafikken i Göteborgområdet. I juni 2011 overtog DSB togtrafikken i Uppsalaområdet.

DSB overdrog den 11. december 2011 den svenske del af Øresundstrafikken til Veolia Transport Sverige. Det skete som en del af aftalen omkring DSBFirst med de svenske trafikmyndigheder fra Öresundståg AB.

De nye operationer har været medvirkende til, at DSB i Sverige havde 50,3 mio. kunder i 2011, hvilket svarer til en vækst på 29 procent. Udviklingen er til en vis grad reduceret på grund af overdragelsen af den svenske del af Øresundstrafikken.

Tyskland

DSB's aktiviteter i Tyskland består af rejser med det tyske operatørselskab VIAS. Siden 2005 har VIAS drevet Odenwaldbahn i Frankfurt am Main-området.

Fra december 2010 driver VIAS også Rheingaustrækningen fra Frankfurt am Main til Koblenz. VIAS havde i 2011 i alt 4,0 mio. kunder.

Segmenter

Fjern- & Regionaltog

Tabel 5: Fjern- & Regionaltog

Beløb i mio. kr.	2011	2010 ¹	Vækst	
			Abs.	Pct.
Nettoomsætning	4.854	4.694	160	3%
Passagerindtægter	3.280	3.232	48	1%
Indtægter fra trafikkontrakt	1.215	1.115	100	9%
Salg af kioskvare mv.	43	47	-4	-9%
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	85	113	-28	-25%
Udlejning af togmateriel	231	187	44	24%
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning	240	333	-93	-28%
Indtægter i alt	5.094	5.027	67	1%
Omkostninger i alt	4.668	4.350	-318	-7%
Resultat før af- og nedskrivninger	426	677	-251	-37%
Af- og nedskrivninger	965	504	-461	-91%
Resultat af primær drift	-539	173	-712	412%
Indtjeningsgrad	8,8	14,4	-5,6	-39%
Antal togkm (1.000 km)	38.194	37.925	269	1%

¹ Tallene for 2010 er tilpasset i forbindelse med etableringen af DSB Vedligehold.

Nettoomsætningen i Fjern- & Regionaltog er steget med 160 mio. kr. i forhold til 2010.

Passagerindtægter udgjorde i alt 3.280 mio. kr. (3.232 mio. kr.), hvilket er en stigning på 48 mio. kr. Væksten skyldes stigningen i antallet af passagerer.

Indtægter fra den med staten indgåede trafikkontrakt er steget med 100 mio. kr. eller 9 procent i forhold til 2010 (1.115 mio. kr.). Udviklingen er påvirket af stigende indtægter fra trafikkontrakt som følge af ibrugtagning af nye IC4-togsæt, delvist modvirket af de forudsætninger om effektiviseringer i virksomheden, som er indarbejdet i trafikkontrakten, og som medfører en reduktion i indtægterne over kontraktperioden.

Indtægter fra togservice udgjorde 43 mio. kr. (47 mio. kr.).

Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. (salg af energi) udgjorde 85 mio. kr. (113 mio. kr.).

Udlejning af togmateriel er steget med 44 mio. kr. og udgjorde 231 mio. kr. (187 mio. kr.). Udviklingen skyldes udlejning af nyanskaffede Øresundstogsæt til Trafikstyrelsen, der som trafikudbyder stiller dem til rådighed for DSB Øresund til driften af Kystbanen og Kastrupbanen.

Resultat før af- og nedskrivninger faldt med 251 mio. kr. og udgjorde 426 mio. kr. (677 mio. kr.). Udviklingen skyldes, dels at der i 2010 blev indregnet 151 mio. kr. i rabatter fra Ansaldobreda, dels at omkostningerne i 2011 er påvirket af udfordringerne omkring IC4-leverancen, dobbelt-dækkerhavariet ved Østerport, lukningen af Storstrømsbroen, værdireguleringer af balanceposter og hensættelser vedrørende pension og skalatrin til tjenestemænd.

Resultat af primær drift udgjorde et underskud på 539 mio. kr. sammenlignet med et overskud på 173 mio. kr. i 2010. Udviklingen kan udover det ovenfor anførte henføres til nedskrivninger vedrørende IC4-togsættene samt ibrugtagning af nyt togmateriel, der medfører stigende afskrivninger.

Den samlede produktion udgjorde 38,2 mio. togkilometer i 2011, hvilket er 1 procent mere end i 2010.

S-tog

Tabel 6: S-tog

Beløb i mio. kr.	2011	2010 ¹	Vækst	
			Abs.	Pct.
Nettoomsætning	2.453	2.377	76	3%
Passagerindtægter	1.205	1.096	109	10%
Indtægter fra trafikkontrakt	1.248	1.281	-33	-3%
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning	103	104	-1	-1%
Indtægter i alt	2.556	2.481	75	3%
Omkostninger i alt	1.513	1.503	-10	-1%
Resultat før af- og nedskrivninger	1.043	978	65	7%
Af- og nedskrivninger	634	576	-58	-10%
Resultat af primær drift	409	402	7	2%
Indtjeningsgrad	42,5	41,1	1,4	3%
Antal togkm (1.000 km)	15.180	14.661	519	4%

¹ Tallene for 2010 er tilpasset i forbindelse med etableringen af DSB Vedligehold.

Nettoomsætningen i S-tog steg med 76 mio. kr. svarende til 3 procent i forhold til 2010.

Passagerindtægterne udgjorde 1.205 mio. kr. (1.096 mio. kr.) i 2011, hvilket svarer til en stigning på 109 mio. kr. eller 10 procent. Stigningen skyldes en betydelig vækst i antallet af kunder samt en højere gennemsnitspris.

Indtægter fra den med staten indgåede trafikkontrakt er reduceret med 33 mio. kr. til 1.248 mio. kr. (1.281 mio. kr.). Udviklingen er primært en konsekvens af de forudsætninger om effektiviseringer i virksomheden, som er indarbejdet i trafikkontrakten, og som medfører en reduktion i indtægterne over kontraktperioden.

DSB Vedligehold

Tabel 7: DSB Vedligehold

Beløb i mio. kr.	2011	2010 ¹	Vækst	
			Abs.	Pct.
Nettoomsætning: Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	1.736	1.564	172	11%
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning	16	69	-53	-77%
Indtægter i alt	1.752	1.633	119	7%
Omkostninger i alt	1.705	1.518	-187	-12%
Resultat før af- og nedskrivninger	47	115	-68	-59%
Af- og nedskrivninger	44	39	-5	-13%
Resultat af primær drift	3	76	-73	-96%
Indtjeningsgrad	2,7	7,4	-4,7	-71%

¹ Tallene for 2010 er opgjort på baggrund af vedligeholdelsesaktiviteterne i Fjern- & Regionaltog, S-tog og DSB First Øresund.

Aktiviteten er etableret som en selvstændig tilknyttet virksomhed fra primo 2011. Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. udgjorde 1.736 mio. kr. (1.564 mio. kr.) i 2011, hvilket svarer til en stigning på 172 mio. kr. eller 11 procent. Væksten skyldes større salg af vedligeholdelsesopgaver, primært Flytoget i Oslo, og at DSB Vedligehold udfører arbejder som underleverandør til AnsaldoBreda på leverancen af IC4-togsættene.

Resultat før af- og nedskrivninger udgjorde 1.043 mio. kr. (978 mio. kr.). Stigningen på 65 mio. kr. skyldes blandt andet den positive udvikling i antal kunder samt effekten af færre sporarbejder.

Resultat af primær drift er ligeledes steget. Den positive udvikling opvejes dog delvist af nedskrivninger af materielle anlægsaktiver.

Produktionen, opgjort som antal togkilometer, er steget med 4 procent i forhold til 2010, hvor produktionen var reduceret som følge af omfattende sporarbejder.

Resultat før af- og nedskrivninger udgjorde 47 mio. kr. (115 mio. kr.). Faldet på 68 mio. kr. skyldes blandt andet nedskrivninger af varelagre og større omkostninger til garantireparationer.

Resultat af primær drift faldt med 73 mio. kr. og udgjorde et overskud på 3 mio. kr. i 2011 (76 mio. kr.).

Kort & Godt

Tabel 8: Kort & Godt

Beløb i mio. kr.	2011	2010	Vækst	
			Abs.	Pct.
Nettoomsætning	944	888	56	6%
Salg af kioskvare mv.	775	721	54	7%
Provisionsindtægter	169	167	2	1%
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning	10	18	-8	-44%
Indtægter i alt	954	906	48	5%
Omkostninger i alt	972	885	-87	-10%
Resultat før af- og nedskrivninger	-18	21	-39	-186%
Af- og nedskrivninger	10	14	4	29%
Resultat af primær drift	-28	7	-35	-
Indtjeningsgrad	-1,9	2,4	-4,3	-

Salg af kioskvare mv. udgjorde 775 mio. kr. (721 mio. kr.), hvilket er en stigning på 54 mio. kr. i forhold til 2010. Udviklingen kan primært henføres til øget salg som følge af overgangen til 7-Eleven-konceptet. Provisionsindtægterne er steget med 2 mio. kr. til 169 mio. kr. (167 mio. kr.).

Resultat før af- og nedskrivninger er faldet med 39 mio. kr. Udviklingen skyldes primært etableringsomkostninger som følge af konverteringen af Kort & Godt-butikker til 7-Eleven. Omkring 80 butikker i Kort & Godt er overgået til 7-Eleven konceptet.

Resultatet er endvidere påvirket af øgede pensionsomkostninger og værdireguleringer af balancposter i 2011.

Resultat af primær drift udgjorde et underskud på 28 mio. kr. mod et overskud på 7 mio. kr. i 2010.

Kort & Godt A/S indgår i en moms- og lønsumsafgiftsmæssig fællesregistrering med andre selskaber i koncernen. Denne fællesregistrering påvirker resultatet i Kort & Godt negativt.

DSBFirst Øresund

Tabel 9: DSBFirst Øresund¹

Beløb i mio. kr.	2011	2010 ²	Vækst	
			Abs.	Pct.
Nettoomsætning	982	891	91	10%
Passagerindtægter	2	1	1	100%
Indtægter fra trafikkontrakter	883	757	126	17%
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	97	133	-36	-27%
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning	143	184	-41	-22%
Indtægter i alt	1.125	1.075	50	5%
Omkostninger i alt	1.126	1.182	56	5%
Resultat før af- og nedskrivninger	-1	-107	106	-
Af- og nedskrivninger	0	158	158	-
Resultat af primær drift	-1	-265	265	-
Indtjeningsgrad	-0,1	-12,0	12,0	-

¹ Aktiviteterne i DSBFirst Øresund er i fællesskab ejet af DSB og FirstGroup. FirstGroup ejer 30 procent, mens DSB ejer 70 procent.

² Tallene for 2010 er tilpasset i forbindelse med etableringen af DSB Vedligehold.

Ved aflæggelsen af årsregnskabet for 2010 blev det konstateret, at DSBFirst Øresund var i en alvorlig økonomisk situation, idet forretningsområdets udvikling i 2010 ikke levede op til det forventede med driftsunderskud til følge.

I forlængelse heraf, sammenholdt med DSB's forventning om et betydeligt driftsunderskud i DSBFirst Øresund i 2011, foretog DSB i 2010 en revurdering af værdiansættelsen af de enkelte selskaber i DSBFirst Øresund. Dette resulterede i nedskrivninger af materielle anlægsaktiver og tilgodehavender mv. samt forpligtelser til estimerede fremtidige tab på trafikkontrakter mv., og tilbagebetalingskrav i forbindelse med eventuel statsstøtte.

Den samlede resultatpåvirkning i DSB-koncernen relateret til DSBFirst Øresund af disse forhold udgjorde i årsregnskabet for 2010 en omkostning på i alt 725 mio. kr. før skat, hvoraf 194 mio. kr. påvirkede resultatet i DSBFirst Øresund.

For at kunne opretholde en stabil drift af Øresundstrafikken blev DSBFirst rekonstrueret pr. 1. august 2011. Aktiviteterne i DSBFirst Sverige blev afviklet med køreplansskiftet den 11. december 2011, hvor Veolia Transport Sverige overtog den svenske del af Øresundstrafikken. DSB opererer herefter, under det nye navn DSB Øresund A/S, den danske del af Øresundstrafikken på Kystbanen og Kastrupbanen.

I 2011 udgjorde nettoomsætningen i DSBFirst Øresund 982 mio. kr. (891 mio. kr.), hvilket svarer til en stigning på 91 mio. kr.

Indtægter fra trafikkontrakter udgjorde 883 mio. kr. (757 mio. kr.), hvilket er en stigning på 126 mio. kr. i forhold til 2010. Udviklingen skyldes produktionsudvidelser, primært på de svenske strækninger, samt - som en del af rekonstruktionen af DSBFirst Sverige - ekstra betalinger fra de svenske udbudsmyndigheder (Skånnetrafikken).

Resultat før af- og nedskrivninger i DSBFirst Øresund udgør et underskud på 1 mio. kr. Heri indgår anvendelse af hensættelser.

Resultatet i DSBFirst Øresund er i 2011 påvirket af flere engangsforhold, herunder anvendelse af hensættelser, ophør med aktivering af vedligeholdelsesomkostninger samt omkostninger vedrørende køb af energi i regnskabsåret 2010.

Resultat af primær drift udgør ligeledes et underskud på 1 mio. kr. i 2011 (-265 mio. kr.). Udviklingen i forhold til 2010 kan henføres til anvendelse af hensættelser i 2011 samt det forhold, at alle anlægsaktiver i forbindelse med hensættelsen mv. ultimo 2010 blev nedskrevet til nul. Der er derfor ingen afskrivninger i 2011.

DSB Sverige

Tabel 10: DSB Sverige¹

Beløb i mio. kr.	2011	2010	Vækst	
			Abs.	Pct.
Nettoomsætning: Indtægter fra trafikkontrakter	609	198	411	208%
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning	56	10	46	-
Indtægter i alt	665	208	457	220%
Omkostninger i alt	772	201	-571	-284%
Resultat før af- og nedskrivninger	-107	7	-114	-
Af- og nedskrivninger	13	1	-12	-
Resultat af primær drift	-120	6	-126	-
Indtjeningsgrad	-17,6	3,5	-21,1	-

¹) Ekskl. DSB First Øresund.

DSB Sverige består af følgende operationer: Roslagsbanan i Stockholmsområdet, DSB Väst med regional- og pendlertrafikken i Göteborgområdet og de nye aktiviteter DSB Småland i Jönköpingsområdet samt DSB Uppland uden for Stockholm.

I 2011 udgjorde indtægter fra trafikkontrakter 609 mio. kr., hvilket er en stigning på 411 mio. kr. i forhold til 2010. Stigningen kan henføres til de nye operationer.

Resultat af primær drift udgør et underskud på 120 mio. kr., hvilket primært kan henføres til for store omkostninger i de nye operationer blandt andet lønomkostninger, som er meget højere end først antaget. Hertil kommer omkostninger til erstatningskørsel i forbindelse med vintervejret i starten af 2011 og omkostninger i forbindelse med afskedigelser af medarbejdere i DSB Sverige. Roslagsbanan lever resultatmæssigt op til forventningerne, mens resultaterne i DSB Väst, DSB Småland og DSB Uppland er negativt påvirket af større omkostninger end forventet.

DSB's ledelse har revurderet forretningsplanerne for selskaberne og vurderer, at der er et betydeligt potentiale for at gennemføre driftsmæssige forbedringer. For DSB Väst AB er det dog vurderingen, at trafikkontrakten under de nuværende omstændigheder ikke vil give overskud, hvorfor DSB har iværksat yderligere tiltag for at kunne udarbejde planer for en langsigtet løsning. I konsekvens heraf er der i moder- og koncernregnskab for 2011 foretaget hensættelser og nedskrivninger på i alt 303 mio. kr. baseret på en vurdering af risici og DSB's økonomiske involvering.

DSB Tyskland

Tabel 11: DSB Tyskland

Beløb i mio. kr.	2011	2010	Vækst	
			Abs.	Pct.
Nettoomsætning: Indtægter fra trafikkontrakter	211	83	128	154%
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning	16	11	5	45%
Indtægter i alt	227	94	133	141%
Omkostninger i alt	221	91	-130	-143%
Resultat før af- og nedskrivninger	6	3	3	100%
Af- og nedskrivninger	7	4	-3	-75%
Resultat af primær drift	-1	-1	-	-
Indtjeningsgrad	2,8	3,6	-0,8	-22%

DSB købte 50 procent af det tyske operatørselskab VIAS GmbH i 2010. Selskabet er regnskabsmæssigt indregnet fra 1. april 2010. Udviklingen i forhold til 2010 skyldes VIAS' overtagelse af Rheingaustrækningen fra Frankfurt am Main til Koblenz.

Indtægter fra trafikkontrakter udgjorde 211 mio. kr. i 2011. Resultat før af- og nedskrivninger udgjorde 6 mio. kr. (3 mio. kr.), mens resultat af primær drift udgjorde et mindre underskud på 1 mio. kr. (-1 mio. kr.), som følge af omkostninger i forbindelse med lukningen af budkontoret i Düsseldorf.

Tog til tiden

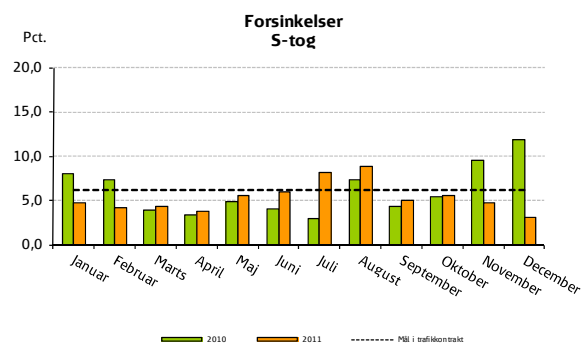
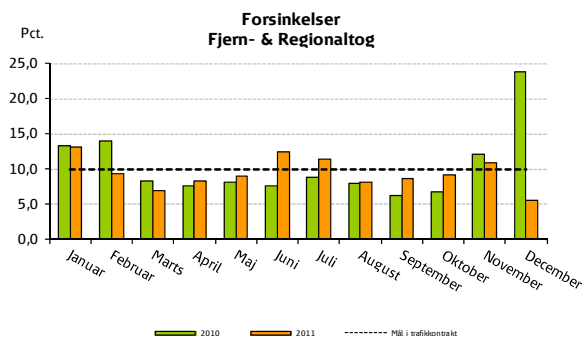
På trods af den megen uro omkring DSB har 2011 dog også været præget af en række positive tendenser. Omfanget af forsinkelser er i 2011 således på det laveste niveau i tre år. De seneste års tiltag for at få flest mulige tog til at køre til tiden har virket, og samtidig er antallet af forsinkelser indenfor de mål, der er aftalt med Transportministeriet.

For såvel Fjern- & Regionaltog som for S-tog er omfanget af forsinkelser² forbedret med cirka 10 procent i forhold til 2010.

I Fjern- & Regionaltog udgjorde antallet af forsinkelser 9,4 procent i 2011 i forhold til 10,3 procent i 2010. Den positive udvikling er sket på trods af IC4-køreforbuddet og lukningen af Storstrømsbroen og skyldes en kombination af en fortsat fokuseret indsats på at forbedre den generelle rettidighed, færre materielle fejl og det ekstraordinært hårde vintervejr i 2010, der påvirkede antallet af forsinkelser negativt.

I S-tog var antallet af forsinkelser 5,2 procent i 2011 sammenlignet med 6,0 procent i 2010. Udviklingen skyldes færre materielle fejl og færre sporarbejder, og er sket på trods af de kraftige skybrud.

DSBFirst Danmark havde i 2011 en operatørrettidighed på 98,7 procent. Den svenske operatørrettidighed var 99,9 procent (beregnet i perioden indtil den 11. december 2011, hvor Veolia overtog den svenske del af Øresundstrafikken). Operatørrettidigheden i både Danmark og Sverige opfyldte kravene i trafikkontrakterne. Den kundeoplevede rettidighed i 2011 var 75,4 procent i DSBFirst Sverige. I DSBFirst Danmark var den kundeoplevede rettidighed 83,1 procent.



² Definitioner vedr. forsinkelser:

Rettidigheden er defineret som det relative antal tog, der er ankommet til perron inden for de fastsatte krav. Antal **forsinkelser** beregnes som 100 fratrukket den opgjorte rettidighed. **Operatørrettidigheden** beregnes alene på baggrund af forhold, som operatøren er ansvarlig for. Den rettidighed som passagererne oplever (**den kundeoplevede rettidighed**) bliver målt ud fra, hvor forsinkede togene er, uanset årsag og ansvar.

Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten for den selvstændige offentlige virksomhed DSB er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S.

DSB er fra 2011 ophørt med at aflægge sin årsrapport efter de danske regnskabsvejledninger, idet disse ikke længere ajourføres løbende. Dette har ikke medført nogen ændringer i regnskabspraksis.

Årsrapporten er bortset fra nedenstående forhold aflagt efter samme regnskabspraksis som årsrapporten for 2010.

Præsentation af omsætning fra Tips, Lotto og taletidskort er ændret. Tidligere skete indregningen brutto i resultatopgørelsen under henholdsvis Nettoomsætning og Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer. Fra og med 2011 indregnes indtægten netto i resultatopgørelsen som provision under Nettoomsætning.

Modtaget kompensation fra AnsaldoBreda vedrørende leje af erstatningsmateriel er reklassificeret og indregnes under Andre driftsindtægter. Tidligere blev kompensationen modregnet i Andre eksterne omkostninger under Leje af togmateriel mv.

Ovenstående ændring i præsentation og reklassifikation har ingen effekt på Aktiver i alt, Gældsforpligtelser i alt, Egenkapital, Årets resultat eller Pengestrømsopgørelse. Der er foretaget tilpasning af sammenligningstal og 5 års-oversigten for hoved- og nøgletal.

Begivenheder indtruffet efter 31. december 2011

DSB har i januar og februar 2012 gennemført forhandlinger med de faglige organisationer for at finde løsninger, der kan medvirke til at forbedre virksomhedens økonomi og fremtidssikre udviklingen i DSB. Drøftelserne betyder, at DSB vil reducere medarbejderstaben i niveauet 1.000 personer.

DSB har på grundlag af de gennemførte forhandlinger besluttet at tilbyde frivillige fratrædelsesordninger til udvalgte medarbejdergrupper. De frivillige ordninger vil udgøre et væsentligt element i de nedskæringer, som skal foretages for at genoprette DSB's økonomi.

DSB har i bestræbelserne for at finde besparelsesmuligheder besluttet at lukke DSB Rejseureau. Togrejser til Europa vil, uanset lukningen, fortsat være en del af kerneforretningen.

Den 1. februar 2012 besluttede bestyrelsen i DSB, at DSB IT Service og Drift fra den 1. april 2012 outsources til NNIT.

Der er ikke i øvrigt indtruffet begivenheder efter 31. december 2011, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2011.

Finanskalender 2012

Forventet offentliggørelse af:

Årsrapport 2011 3. april 2012

Forventet offentliggørelse af delårsrapporter:

1. kvartal 2012 23. maj 2012

Halvårsrapport 2012 23. august 2012

3. kvartal 2012 14. november 2012

Årsregnskabsmeddelelsen for 2011 findes på www.dsb.dk.

Ledespåtegning i årsrapport 2011

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2011 for DSB.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven og lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S. Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig, således at årsrapporten giver et retvisende billede af koncernens og modervirksomhedens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2011 samt af resultatet af koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2011.

Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og koncernens og modervirksomhedens finansielle stilling som helhed og en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som koncernen og modervirksomheden står over for.

København, den 22. marts 2012

I direktionen

Jacob Kjær
Konstitueret administrerende direktør og økonomidirektør

I bestyrelsen

Peter Schütze
Formand

Annette Sadolin
Næstformand

Lars Andersen

Lotte Littau Kjærgaard

Lilian Merete Mogensen

Jens Iwer Petersen

Andreas Hasle

Hans Christian Kirketerp-Møller

Preben Steenholdt Petersen

Resultatopgørelse 1. januar - 31. december

Beløb i mio. kr.	2011	2010	Ændring	
			Abs.	Rel.
Indtægter				
Nettoomsætning	11.066	9.972	1.094	11%
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	534	638	-104	-16%
Andre driftsindtægter	485	849	-364	-43%
Indtægter i alt	12.085	11.459	626	5%
Omkostninger				
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	1.738	1.631	-107	-7%
Andre eksterne omkostninger	3.684	3.642	-42	-1%
Personaleomkostninger	4.970	4.648	-322	-7%
Omkostninger i alt	10.392	9.921	-471	-5%
Resultat før af- og nedskrivninger	1.693	1.538	155	10%
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	2.010	1.639	-371	-23%
Resultat af primær drift	-317	-101	-216	-214%
Finansielle poster				
Resultat efter skat i associerede virksomheder	-36	-4	-32	-
Finansielle indtægter	63	93	-30	-32%
Finansielle omkostninger	568	539	-29	-5%
Finansielle poster i alt	-541	-450	-91	-20%
Resultat før skat	-858	-551	-307	-56%
Skat				
Skat af årets resultat *)	150	-21	-171	-
Regulering af skat vedrørende tidligere år *)	14	-2	-16	-
Skat i alt	164	-23	-187	-
Årets resultat	-694	-574	-120	-21%
Årets resultat fordeles således:				
DSB	-703	-573		
Minoritetsinteresser	9	-1		
Årets resultat	-694	-574		

*) Skatteindtægt i 2011

Balance - Aktiver

Beløb i mio. kr.	31.12. 2011	31.12. 2010
Immaterielle anlægsaktiver		
Erhvervede rettigheder	47	54
Strategiske udviklingsprojekter	191	-
Øvrige udviklingsprojekter	226	231
Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	184	100
Immaterielle anlægsaktiver i alt	648	385
Materielle anlægsaktiver		
Grunde og bygninger	5.517	5.577
Transportmateriel	11.425	11.018
Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	1.439	1.389
Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	2.767	3.802
Materielle anlægsaktiver i alt	21.148	21.786
Finansielle anlægsaktiver		
Kapitalandele i associerede virksomheder	115	80
Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	237	231
Andre kapitalandele	1	171
Andre tilgodehavender	552	499
Finansielle anlægsaktiver i alt	905	981
Anlægsaktiver i alt	22.701	23.152
Varebeholdninger	340	404
Tilgodehavender		
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	574	460
Tilgodehavender hos associerede virksomheder	-	39
Andre tilgodehavender	847	1.192
Periodeafgrænsningsposter	224	238
Tilgodehavender i alt	1.645	1.929
Likvide beholdninger	24	291
Omsætningsaktiver i alt	2.009	2.624
Aktiver i alt	24.710	25.776

Balance - Passiver

Beløb i mio. kr.	31.12. 2011	31.12. 2010
Egenkapital		
Ansvarlig kapital	4.760	4.761
Overført resultat	359	1.552
Foreslået udbytte	0	300
Egenkapital i alt	5.119	6.613
Minoritetsinteresser	-6	1
Egenkapital og minoritetsinteresser i alt	5.113	6.614
Hensatte forpligtelser		
Andre hensatte forpligtelser	877	1.076
Udskudte skatteforpligtelser	1.167	1.423
Hensatte forpligtelser i alt	2.044	2.499
Langfristede gældsforpligtelser		
Langfristede lån	9.407	10.057
Ansvarlig lånekapital	6	6
Øvrige langfristede gældsforpligtelser	305	279
Langfristede gældsforpligtelser i alt	9.718	10.342
Kortfristede gældsforpligtelser		
Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	1.641	1.163
Kortfristede lån	1.050	650
Kreditinstitutter	481	607
Leverandørgæld	1.061	865
Anden gæld	3.008	2.371
Periodeafgrænsningsposter	594	665
Kortfristede gældsforpligtelser i alt	7.835	6.321
Gældsforpligtelser i alt	17.553	16.663
Passiver i alt	24.710	25.776

Pengestrømsopgørelse

Beløb i mio. kr.	2011	2010	Ændring	
			Abs.	Rel.
Resultat af primær drift	-317	-101	-216	-
Regulering for ikke-likvide driftsposter				
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	2.010	1.639	371	23%
Ændring i andre hensatte forpligtelser, netto	-199	422	-621	147%
Andre reguleringer				
Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	42	-146	188	129%
Finansielle poster, betalt	-489	-470	-19	-4%
Selskabsskat, betalt	-10	-9	-	-
Pengestrømme fra driftsaktivitet før ændring i driftskapital	1.037	1.335	-298	-22%
Ændring i driftskapitalen:				
Ændring i tilgodehavender	327	922	-595	-65%
Ændring i varebeholdninger	64	35	29	83%
Ændring i leverandørgæld og anden gæld mv.	472	-68	540	-
Ændring i driftskapital i alt	863	889	-26	-3%
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt	1.900	2.224	-324	-15%
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver, ekskl. aktiverede renter	-2.362	-2.457	95	4%
Salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver mv.	478	220	258	-117%
Køb af finansielle anlægsaktiver	-69	-	-	-
Salg af finansielle anlægsaktiver	169	-	-	-
Indskud af ansvarlig lånekapital i associeret virksomhed	-6	-7	-	-
Indskud af hybridkapital	35	-	-	-
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt	-1.755	-2.244	489	22%
Pengestrømme fra drifts- og investeringsaktivitet i alt	145	-20	165	-
Provenu ved optagelse af langfristede lån	790	3.085	-2.295	-74%
Provenu ved optagelse af kortfristede lån	900	250	650	260%
Indfrielse og afdrag på langfristede lån	-1.176	-2.476	1.300	-53%
Indfrielse og afdrag på kortfristede lån	-500	-536	36	-7%
Modtaget udbytte	5	5	-	-
Betalt udbytte	-305	-161	-144	89%
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt	-286	167	-453	-271%
Ændring i likvider i alt	-141	147	-288	-196%
Likvider pr. 1. januar	-316	-463	147	32%
Likvider pr. 31. december	-457	-316	-141	-45%
Likvider kan specificeres således:				
Likvide beholdninger	24	291	-267	-92%
Kreditinstitutter	-481	-607	126	21%

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af resultatopgørelse og balance.

Egenkapitalopgørelse

Beløb i mio. kr.	Ansvarlig kapital	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2010	4.761	2.429	158	7.348
Betalt udbytte	-	-	-158	-158
Årets resultat	-	-874	300	-574
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	21	-	21
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	363	-	363
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-387	-	-387
Egenkapital pr. 31. december 2010	4.761	1.552	300	6.613
Betalt udbytte	-	-	-300	-300
Kapitalnedsættelse	-1	-166	-	-167
Årets resultat	-	-694	-	-694
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	11	-	11
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	387	-	387
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-731	-	-731
Egenkapital pr. 31. december 2011	4.760	359	-	5.119

Resultatopgørelse fordelt på segmenter (1. januar - 31. december 2011)

Segmentoplysninger afgives for forretningssegmenter, svarende til opdelingen i væsentlige geografiske og forretningsmæssige enheder. Segmentoplysningerne følger koncernens regnskabspraksis, risici og interne ledelsesrapportering.

I DSB-koncernen er der foretaget eliminerings for interne transaktioner.

Beløb i mio. kr.	Fjern- & Regionaltog	S-tog	DSBFirst Øresund inkl. Sverige	DSB Vedligehold	Kort & Godt	Øvrige inkl. eliminerings	Sverige	Øvrige udland	DSB-koncernen
2011									
Passagerindtægter	3.280	1.205	2	-	-	-	-	-	4.487
Indtægter fra trafikkontrakter	1.215	1.248	883	-	-	1.197	609	211	5.363
Salg af kioskvare mv.	43	-	-	-	944	-171	-	-	816
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	85	-	97	1.736	-	-1.749	-	-	169
Udlejning af togmateriel	231	-	-	-	-	-	-	-	231
Andre driftsindtægter og arbejdsudført for egen regning	240	103	143	16	10	435	56	16	1.019
Indtægter i alt	5.094	2.556	1.125	1.752	954	-288	665	227	12.085
Omkostninger i alt	4.668	1.513	1.126	1.705	972	-585	772	221	10.392
Resultat før af- og nedskrivninger	426	1.043	-1	47	-18	297	-107	6	1.693
Af- og nedskrivninger	965	634	0	44	10	337	13	7	2.010
Resultat af primær drift	-539	409	-1	3	-28	-40	-120	-1	-317
Finansielle poster i alt	-190	-221	11	-3	-7	-115	-24	8	-541
Resultat før skat	-729	188	10	0	-35	-155	-144	7	-858
2010									
Passagerindtægter	3.232	1.096	1	-	-	-	-	-	4.329
Indtægter fra trafikkontrakter	1.115	1.281	757	-	-	1.116	198	83	4.550
Salg af kioskvare mv.	47	-	-	-	888	-166	-	-	769
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	113	-	133	1.564	-	-1.673	-	-	137
Udlejning af togmateriel	187	-	-	-	-	-	-	-	187
Andre driftsindtægter og arbejdsudført for egen regning	333	104	184	69	18	758	10	11	1.487
Indtægter i alt	5.027	2.481	1.075	1.633	906	35	208	94	11.459
Omkostninger i alt	4.350	1.503	1.182	1.518	885	191	201	91	9.921
Resultat før af- og nedskrivninger	677	978	-107	115	21	-156	7	3	1.538
Af- og nedskrivninger	504	576	158	39	14	343	1	4	1.639
Resultat af primær drift	173	402	-265	76	7	-499	6	-1	-101
Finansielle poster i alt	-133	-223	-	-5	-6	-83	0	0	-450
Resultat før skat	40	179	-265	71	1	-582	6	-1	-551

Hovedtal for resultatopgørelsen

Beløb i mio. kr.	2011				2010			
	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.
Passagerindtægter	1.025	1.183	1.075	1.204	1.005	1.156	1.020	1.148
Indtægter fra trafikkontrakter	1.298	1.306	1.374	1.385	1.116	1.170	1.152	1.112
Salg af kioskvarer mv. ¹	185	212	210	209	183	202	188	196
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel	39	28	20	82	26	26	44	41
Udlejning af togmateriel	57	58	58	58	42	45	48	52
Nettoomsætning	2.604	2.787	2.737	2.938	2.372	2.599	2.452	2.549
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	154	133	138	109	151	167	137	183
Andre driftsindtægter ¹	108	84	80	213	155	242	143	309
Indtægter i alt	2.866	3.004	2.955	3.260	2.678	3.008	2.732	3.041
Omkostninger i alt ¹	2.394	2.504	2.502	2.992	2.199	2.384	2.241	3.097
Resultat før af- og nedskrivninger	472	500	453	268	479	624	491	-56
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver ¹	380	417	720	493	348	350	375	566
Resultat af primær drift	92	83	-267	-225	131	274	116	-622
Finansielle poster netto	-110	-132	-175	-124	-109	-113	-105	-123
Resultat før skat	-18	-49	-442	-349	22	161	11	-745
Periodens resultat	-15	-34	-319	-326	17	120	9	-720
Egenkapital i alt	6.542	6.413	5.780	5.119	7.239	7.072	6.963	6.613
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)	18,1%	17,9%	16,6%	9,1%	20,2%	24,0%	20,0%	-2,2%
Egenkapitalforrentning (ROE) p.a.	-0,9%	-2,1%	-20,9%	-23,9%	0,9%	6,7%	0,5%	-42,3%
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.	1,5%	1,4%	-4,1%	-5,3%	2,1%	4,4%	1,9%	-13,3%

¹ Der er foretaget tilpasning af sammenligningstal, jf. anvendt regnskabspraksis.

Nøgletalsdefinitioner

Nøgletal og benævnelser er udarbejdet i overensstemmelse med 'Anbefalinger & Nøgletal 2010' fra Den Danske Finansanalytikerforening.

Indtjeningsgrad (EBITDA margin) = resultat før af- og nedskrivninger x 100 / nettoomsætning

Overskudsgrad (EBIT margin) = resultat af primær drift x 100 / nettoomsætning

Egenkapitalforrentning (ROE) = (årets resultat x 100 / gennemsnitlig egenkapital)

Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) = (resultat af primær drift efter skat (NOPLAT) x 100 / (gennemsnitlig egenkapital + gennemsnitlig netto rentebærende gæld))

Gearing = netto rentebærende gæld / resultat før af- og nedskrivninger

Soliditetsgrad = egenkapital x 100 / balancesum

Rentedækning = (resultat af primær drift + finansielle indtægter) / finansielle omkostninger