

## DSB-direktør scorer mio. bonus på billig baggrund

DSB's administrerende direktør Jesper Lok har på papiret på rekordtid genoprettet økonomien i DSB efter katastrofen med den internationale satsning med togkørsel i Sverige.

Økonomien er allerede nu så god og i fremdrift, at den med stor sikkerhed næste år sikrer ham en ekstra årsløn på 4,5 mio. kr. oveni den sædvanlige årsløn på 4,5 mio. kr.. Hertil kommer en ekstra resultatløns på op til 25 pct. Ifølge **DSB's halvårsrapport** for 2013 udløses den ekstra bonus altoverskud af, at der kommer styr på DSB's økonomi i 2014.

Konkret er kravet til Jesper Lok, at DSB skal forbedre sin økonomi med én mia. kr. på bundlinjen inden 2015 i forhold til rædselsåret 2011. Målsætningen fremgår af DSB's strategiplan "Et Sundt DSB" fra sidste år, der blev præsenteret for Folketingets Trafikudvalg i **denne præsentation**.

Ifølge side 23 i præsentationen skulle resultatet forbedres fra minus 694 mio. kr. efter skat i 2011 til plus 350 mio. kr. efter skat i 2014. Det er altså de tal, Folketingets Trafikudvalg blev oplyst om på mødet med DSB. Hvad Trafikudvalget, ifølge præsentationen, ikke blev oplyst om, er, at det oplyste underskud i 2011 langt hen ad vejen består af engangsomkostninger, hvorved det normaliserede resultat i 2011 i virkeligheden var tæt på nul.

I DSB's **årsregnskab for 2011** oplyses det korrigerede resultat for året til at være minus 119 mio. kr. før skat – mod det officielle regnskabstal på minus 858 mio. kr. før skat (Der blev bogført positiv skat i resultatopgørelsen på 164 mio. kr. svarende til forskellen mellem de minus 694 mio. kr. og minus 858 mio. kr.).

Ifølge DSBs regnskab omfattede engangsudgifterne blandt andet nedskrivning af IC4 togsæt (345 mio. kr.), hensættelser på DSBFirst (303 mio. kr.) og såkaldt værdiregulering af balanceposter (165 mio. kr.), som måske også er relateret til DSBFirst. Med andre ord har sparemålet for Jesper Lok i virkeligheden været tættere på 400-500 mio. kr. end en hel milliard.

Hertil kommer, at DSB de seneste år har hentet en nærmest "gratis" driftsbesparelse ved at slippe fri af årelange kontrakter med togkørsel i Sverige, man har indgået. Kontrakter, hvor det viste sig, at DSB's drift gav anledning vil langt færre indtægter end omkostningerne. Økonomisk Ugebrevs analyse af regnskabsforbedringen viser, at den fremskredne nedlukning af det tabsgivende togeventyr i Sverige med afvikling af underskudsgivende kørselskontrakter i DSBFirst har givet besparelser på flere hundrede millioner årligt.

I **Rigsrevisionens beretning** står, at DSB's revisor KPMG i en analyse af 17. juni 2011 skrev, at hvis DSBFirst var fortsat i Sverige, ville det samlede underskud i kontraktperioden 2011

-2017 være på 1,5 mia. kr. DSB mente, at det kunne reduceres til en halv mia. kr. Men allerede med udgangen af 2010 havde DSB et tilgodehavende på mellem 250-300 mio. kr. hos DSB-First, hvor kassen var tom og egenkapitalen negativ med et trecifret millionbeløb. Tilgodehavendet opstod ved, at DSB's tidligere ledelse brød reglerne og blandede økonomierne i moderselskabet og DSBFirst sammen ved ikke at rykke for betalinger af regninger ved det store udlån af personale og omvendt betalte overpris ved køb af en togvedligeholdelseskontrakt til 80 mio. kr., der kun var det halve værd.

I oktober 2010 **meddelte DSB**, at man havde en omsætning i Sverige på én mia. kr. I de første ni måneder i år var den nede på 194 mio. kr., hvilket er gået udover antallet af DSB-ansatte på den anden side af Øresund.

I 2011 var der knap 1.400 ansatte. Året efter var det mere end halveret til 654, og de væsentligt færre ansatte i Sverige er gået hånd i hånd med afskedigelser i Danmark, så der nu er ca. 8.000 ansatte i DSB-koncernen. Cirka 2.000 færre end i 2011, og dermed det altafgørende element for at forbedre resultatet med én mia. kr.

Meget tyder dermed på, at DSB har skabt en meget store del af sine effektiviseringer ved blot at slippe fri af de svenske underskudsgivende kontrakter, der nu køres af andre jernbaneselskaber. Det har givet mulighed for at nedbringe medarbejderstaben ganske betydeligt.

Som en tredje manøvre, som hører til i afdelingen af finansiel kreativ tænkning, satser DSB nu modsat tidligere behårdt på kortfristede lån med lavere rente, og altså lavere finansieringsomkostninger. En stigende andel af gælden på 15,6 mia. kr. er omlagt til kortfristede lån, så den nu udgør 50 pct. af den samlede gæld mod tidligere 40 procent. De lavere renter på de korte lån kan aflæses af, at finansieringsomkostninger i årets første tre kvartaler på 377 mio. kr. var knap 80 mio. mindre end året før. De korte lån indebærer til gengæld også en betydeligt højere renterisiko end de tidligere lange lån. Problemet er også, at låneomlægningen kan give bagslag, når de korte renter stiger igen. Men der kan det samlede sparemål være nået.

**Regnskabet** for de første tre kvartaler, der kom torsdag, viser, at DSB og Jesper Lok er meget tæt på at nå det økonomiske bonusmål allerede i år. Resultatet før skat blev 304 mio. kr. Meget skal altså gå galt for DSB i årets sidste kvartal, hvis målsætningen ikke nås i år – altså ét år før tiden.

*Artiklen har været forelagt DSB, som i første omgang ikke har ønsket at kommentere den.*

**Lars Abild**