



Notat

Emne: Økonomiske konsekvenser for Metroselskabets drifts- og anlægsaktiviteter – effekter af COVID-19

Fra: Metroselskabet

Til: Metroselskabets ejere

Kopi til: Metroselskabets bestyrelse

Dato: 2020-04-21

På interessentskabsmødet i Metroselskabet den 31. marts 2020 orienterede selskabets bestyrelsesformand om, at selskabet efter myndighedernes anbefalinger har iværksat en række tiltag for at begrænse udbredelsen af smitte med COVID-19 ved rejser i Metroen, og at selskabet bl.a. som følge heraf har kunnet observere en nedgang i antallet af passagerer på ca. 80 pct. Tilsvarende oplystes det, at det er selskabets vurdering, at anlægsarbejdet på M4 Sydhavn som følge af COVID-19 vil blive berørt med bl.a. forsinkelser og meromkostninger til følge.

På anmodning fra Transport- og Boligministeriet bekræftede Metroselskabet i denne forbindelse, at ejerne snarest ville få fremsendt en status for pandemiens økonomiske konsekvenser for selskabets drifts- og anlægsaktiviteter.

Samlet set vurderer selskabet på nuværende tidspunkt, at der vil være et driftstab i 2020 på mellem 140-610 mio. kr. afhængigt af perioden for nedlukning af samfundet. Selskabet vurderer foreløbigt, at passagernedgangen vil kunne ses i op til 5 år efter fuld genåbning. Nutidsværdien af det samlede driftstab for hele perioden udgør i størrelsesordenen 0,5 - 1,6 mia. kr. afhængigt af varigheden af nedlukning og hastigheden, hvormed passagererne vender tilbage.

På anlægget af Sydhavnsmetroen vurderer selskabet *meget* foreløbigt, at tabet vil udgøre 20-50 mio. kr. pr. måned, hvor produktionen er nedsat eller evt. helt standset. Hertil kommer udgifter til forlænget opretholdelse af selskabets egen byggeorganisation, hvis projektet forsinkes, udgifter til at søge projektet accelereret for at indhente en forsinkelse, evt. claims og evt. tabte driftsindtægter. Skønnet over tab fra anlægsprojektet skal tillægges en *væsentlig* usikkerhed, da flere faktorer endnu er ukendte, f.eks. evt. begrænsninger på adgang til arbejdskraft, import af leverancer og tidsplanen for at få produktionen tilbage på det forudsatte.

COVID-19 krisen og konsekvenser for Metroens passagertal og økonomi

Det største økonomiske tab på driftssiden forventes at vedrøre passagerfaldet i Metroen og dermed selskabets indtægter. Selskabets skøn over indtægtstab i 2020 på driften af Metroen afhænger især af forudsætningerne om, hvor hurtigt passagererne kan forventes at vende tilbage. Selskabet arbejder derfor med scenarier, som illustrerer dette spænd.

Nedenstående scenarier på kort og lang sigt tager udgangspunkt i de konstaterede passagertab tirsdag den 17. marts 2020 – ca. 1 uge efter regeringens første udmelding om tiltag mod spredning af COVID-19. Tirsdag den 17. marts 2020 var der 66.000 passagerer, hvor der på en gennemsnitlig mandag til fredag i uge 8 og 9 2020 var 346.000 passagerer. Der var således tale om en



passagernedgang på 81 pct. Omfanget af denne nedgang svarer ca. til den passagernedgang, der er set i den resterende periode, hvorfor det vurderes, at denne kan bruges til at illustrere effekten på selskabets indtægter.

Der er naturligvis stor usikkerhed om de langsigtede passagermæssige effekter af de seneste ugers udvikling. Desuden kan der fra myndighedernes side sættes yderligere initiativer i værk for at begrænse smitterisikoen (hvilket også er gjort - senest med forlængelsen frem til den 10. maj og den gradvise genåbning af samfundet frem mod denne dato), som både kan få betydning for vurderingerne af effekterne på kort og langt sigt.

For at opnå en indledende vurdering af de passagermæssige konsekvenser har selskabet opstillet forskellige scenarier for forventninger til passagertallet frem til en anbefaling om nedlukningen ophører (kort sigt), samt forventningerne til passagertallet efter nedlukningen ophører (lang sigt).

De passagermæssige konsekvenser på kort sigt

Der er naturligvis stor usikkerhed om, hvornår myndighederne ophæver de nuværende anbefalinger om at minimere brugen af den kollektive transport. For at illustrere udfaldsrummet har selskabet opstillet to scenarier for hvornår situationen er normal. Der er opstillet følgende scenarier:

- Anbefalingerne ophører den 14. april 2020¹
- Anbefalingerne ophører den 1. august 2020

I tabel 1 fremgår passagertallene for de to scenarier. Passagertallene for januar-marts er de realiserede passagertal. Passagertallene fra april og frem er estimeret ved at nedskrive passagerbudgettet med 81 pct.² Det ses af tabellen, at selv scenarie 1 medfører et større passagertab svarende til ca. 10 mio. passagerer eller et indtægtstab i størrelsesordenen 100 mio. kr. Indtægtstabet er skønnet ud fra en antagelse om at selskabet tjener ca. 10 kr. på alle marginalpassagerer³ efter indtægtsdeling med de øvrige trafikselskaber og DSB.

Tabel 1: Passagerer frem til nedlukning ophører pga. COVID-19

	Scenarie 1 Passagerbudget (Nuværende)	Scenarie 1 (Nedlukning ophører d. 14. april 2020)	Scenarie 2 Passagerbudget (Nuværende)	Scenarie 2 (Nedlukning ophører d. 1. august 2020)
januar 2020	8.000.000	8.200.000	8.000.000	8.200.000
februar 2020	9.400.000	9.000.000	9.400.000	9.000.000
marts 2020	10.600.000	4.300.000	10.600.000	4.300.000
april 2020	4.270.000 ⁴	520.000 ⁵	9.500.000	1.800.000
maj 2020			10.000.000	1.900.000
juni 2020			10.000.000	1.900.000
juli 2020			8.300.000	1.580.000
I alt	32.270.000	22.020.000	65.800.000	28.680.000

¹ Alle restriktioner/anbefalinger relateret til COVID-19 er ikke ophævet, men beregningsteknisk er de antaget ophævet.

² Der nedskrives med 81 pct., da det er den forskel, der er observeret i passagertallet for den 17. marts 2020 sammenholdt med en normal mandag til fredag i uge 8 og 9 2020.

³ Der er i det skønnede indtægtstab således ikke korrigeret specifikt for betalte pendlerprodukter, der ikke er benyttet, ligesom der ikke er taget højde for selskabets eventuelle mulighed for kompensation (pt. op til 60 mio. kr.) for omsætningstab gennem de etablerede hjælpepakker.

⁴ Budgetteret passagertal frem til den 14. april 2020

⁵ Estimeret passagertal frem til den 14. april 2020



Passagereffekter på længere sigt

Selskabet har tilsvarende foretaget de første indledende overvejelser af, hvilke effekter COVID-19 vil have for Metroens passagertal på længere sigt. For at vurdere dette er der ligeledes opstillet forskellige langsigtede scenarier for at vise forskellige niveauer af mulige langsigtede passagermæssige effekter. De indledende vurderinger viser, at effekterne over en 5-årig periode er betydelige.

Med de nuværende forudsætninger estimeres passagertabet for perioden 2020-2025 samlet at være på mellem 42 mio. og 136 mio. passagerer. For 2020 alene er passagertabet i de forskellige scenarier (nedlukning plus indsving) mellem 14 og 61 mio. passagerer.

Vurderingerne er baseret på forskellige scenarier for, hvor hurtigt passagerne kommer tilbage i Metroen. Der arbejdes med et såkaldt "indsving", der benyttes til at vurdere hastigheden, hvorved passagerne begynder at anvende Metroen igen.

Der er i nedenstående scenarier udelukkende taget udgangspunkt i forudsætninger om, at passagerne kommer hurtigt eller langsomt tilbage. Et såkaldt "fladt indsving" betyder at passagerne langsomt kommer tilbage, mens et "stejlt indsving" betyder at passagerne kommer hurtigt tilbage.

Selskabet arbejder grundlæggende med to typer af indsving.

- "Fladt" indsving – anvendes i forbindelse med nye baner
Normalt er det et udtryk for at passagererne skal vænne sig til de nye transportmuligheder, men i dette tilfælde kan det også være et udtryk for nervøsitet over at benytte Metroen, og det således tager tid før alle passagerer benytter Metroen igen. Svarer til det indsving, der er forudsat i forbindelse med åbning af nye linjer og senest er blevet benyttet på M3 og M4.
- "Stejlt" indsving – anvendes hvis en eksisterende bane har været lukket i længere periode
Normalt er det et udtryk for at mindre ændringer og lukninger er noget passagererne hurtigt vænner sig til i kollektiv transport. I dette tilfælde kan det illustrere at passagererne ikke er nervøse for at bruge Metroen, og "hurtigt" vender tilbage

Tablet 2: indsvingsprofil for to typer af indsving

Indsvingsprofil	Indsving				
	1 år	2 år	3 år	4 år	5 år
Nye linjer/"fladt" indsving	60%	75%	85%	95%	100%
Eksisterende linjer/"stejlt" indsving	80%	90%	100%	100%	100%

Tablet 3 angiver dato for ophør af nedlukning og indsvingstype for de forskellige scenarier.

I scenarie 1A og 1B antages det at nedlukning ophører den 14. april 2020. For scenarie 1A gælder at M1/M2 har et stejlt indsving, dvs. passagererne kommer hurtigt tilbage til Metroen, mens det for scenarie 1B gælder at M1/M2 har et fladt indsving, dvs. det tager tid for passagererne at komme tilbage til Metroen. For både scenarie 1A og 1B gælder det at M3/M4 har et fladt indsving.



I scenarie 2A og 2B antages det at nedlukning ophører den 1. august 2020. For scenarie 2A gælder at M1/M2 har et stejlt indsving, dvs. passagererne kommer hurtigt tilbage til Metroen, mens det for scenarie 2B gælder at M1/M2 har et fladt indsving, dvs. det tager tid for passagererne at komme tilbage til Metroen. For både scenarie 2A og 2B gælder det at M3/M4 har et fladt indsving.

M3/M4 er tillagt et fladt indsving i begge grundscenarier, da dette er forudsætningen i selskabets passagerprognose efter åbning af M3/M4.

Tabel 3: Forudsat åbningsdato og indsvingstype for de forskellige scenarier

Scenarie	Åbningsdato	Indsving M1/M2	Indsving M3/M4
Scenarie 1A	14/4 2020	Stejlt indsving	Fladt indsving
Scenarie 1B	14/4 2020	Fladt indsving	Fladt indsving
Scenarie 2A	1/8 2020	Stejlt indsving	Fladt indsving
Scenarie 2B	1/8 2020	Fladt indsving	Fladt indsving

Resultater

Nedenstående tabel 4 angiver det budgetterede passagertal, ift. passagertallet under de forskellige scenarier. Der er således både inkluderet effekterne frem til anbefaling om nedlukning ophører, samt effekterne efter. Resultaterne er lavet som beregninger med "alt andet lige" i forhold til seneste passagerprognose og langtidsbudget.

Tabel 4: Passagerprognoser, mio. systemrejser pr. år

Mio. systemrejser	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Afvigelse fra passagerprognose
Nuværende	122	137	149	159	167	174	0
Scenarie 1A	108	123	141	154	167	174	-42
Scenarie 1B	82	110	129	148	166	174	-98
Scenarie 2A	92	116	135	152	166	174	-73
Scenarie 2B	61	106	124	143	164	174	-136

Med udgangspunkt i de beregnede passagertab kan den samlede værdi af de enkelte scenarier for selskabets langtidsøkonomi opgøres ved henholdsvis forlængelse af tilbagebetalingstid og beregnet nutidsværdi. Konsekvenserne for hvert scenarie er angivet i tabel 5.

Tabel 5: Regneeksempel – værdi for selskabets langtidsøkonomi

	Gældende langtidsbudget	Scenarie 1A	Scenarie 1B	Scenarie 2A	Scenarie 2B
Gæld tilbagebetalt	2065	2067	2072	2068	2074
Nutidsværdi	0 mia.kr.	-0,5 mia.kr.	-1.14 mia. kr.	-0,85 mia. kr.	-1.58 mia. kr.

Note: Nutidsværdien angiver størrelsen af kompensationen, hvis tilbagebetalingstidspunktet i 2065 skal fastholdes.



Det skal bemærkes, at det endnu ikke har været muligt for Metroselskabet at afklare endeligt, om selskabet kan forvente at kunne modtage kompensation (pt. op til 60 mio. kr.) for omsætningstab gennem de etablerede hjælpepakker. Dette er derfor ikke indregnet i ovenstående. Selskabet har ikke gjort brug af muligheden for lønkompensation, da samtlige medarbejdere har arbejdet, mens de har været hjemsendte, hvorfor der heller ikke er indregnet beløb fra dette.

Selskabet vurderer ikke på nuværende tidspunkt, at der vil være direkte konsekvenser i relation til likviditeten og finansieringen. Pandemien vurderes i sig selv ikke at ville medføre væsentlige stigninger i markedsrenten, og langt hovedparten af selskabets eksisterende låneportefølje er aftalt med fast forrentning. Selskabet har dog samtidig noteret sig, at staten i den kommende periode forventes at få et markant lånebehov (ca. 250 mia. kr.) til finansiering af de besluttede hjælpepakker, og da selskabets lån normalt baseres på genudlån fra Nationalbanken kan dette potentielt komme til at påvirke det renteniveau, som selskabet kan opnå ved nye lånoptagelser. Selskabet vil følge dette i samarbejde med selskabets rådgiver (Sund & Bælt).

COVID-19 krisen og konsekvenser for Metroens anlægsaktiviteter

For Metroselskabets anlægsaktiviteter er det selskabets vurdering, at anlægsarbejdet på M4 Sydhavn som følge af COVID-19 vil blive berørt med bl.a. forsinkelser og meromkostninger til følge.

I forbindelse med den aktuelle situation med COVID-19 har det kunnet konstateres, at produktionen på pladserne er faldet væsentligt. Dette skyldes bl.a. det forhold, at der er mange udenlandske medarbejdere, som jævnligt har planlagte rejser mellem Danmark og deres familier i hjemlandene. De øgede rejserestriktioner, samt generel nervøsitet har medført, at en del af disse personer ikke er vendt tilbage efter at deres hjemture skulle have været afsluttet.

Konkret har dette f.eks. medført, at den ene tunnelboremaskine har måttet parkeres, da der ikke var medarbejdere nok til at betjene to maskiner.

Herudover er de mange udenlandske betonarbejdere heller ikke vendt tilbage, hvilket har medført at igangværende betonarbejder har måtte sættes i stå.

Det kan ikke udelukkes, at COVID-19 situationen vil medføre yderligere fald i produktionen eller i værste fald kan sætte denne helt i stå. Dette vil selvsagt påføre projektet nye økonomiske risici.

Skulle situationen fortsætte som nu, er det selskabets bedste, grove skøn, at projektets øgede økonomiske risiko vil ligge i størrelsesordenen 20-25 mio. kr. per måned. Skulle vi ende i en situation, hvor projektet midlertidigt må sættes helt i stå, er vores grove skøn, at risikobeløbet kan stige til en størrelsesorden på 30-50 mio. kr. per måned, hvor produktionen er nedsat og evt. standset helt. I ovennævnte tal er ikke medtaget omkostninger til egen organisation, efterfølgende acceleration og mulige claims.

Med standsningen af den ene tunnelboremaskine og stærkt nedsat produktion i øvrigt er de mest tidskritiske aktiviteter i projektet sat under pres, hvilket alt andet lige indebærer en stor risiko for at kunne påvirke tidspunktet for den forudsatte idriftsættelse af linjen. Dette vil medføre tabte driftsindtægter og risiko for ekstraomkostninger til udarbejdelse og implementering af ny tidsplan for projektet. Aktualiteten og størrelsesordenen heraf vil være helt afhængig af, hvor længe situationen vil vare.