



ÅRSRAPPORT 2001

NSB-KONSERNEN

Konsernsjefens beretning

-Vi er på rett vei

Konsernsjefens forord

NSBs ledelse fikk et klart oppdrag fra styret etter det vanskelige året 2000: Både trafikksikkerhet, punktlighet, regularitet og økonomi måtte forbedres. Først da ville det bli mulig å gjenreise tilliten til NSB. I dag kan vi slå fast at vi er på rett vei, men at vi har et stykke igjen. Vår visjon er at NSB skal være kundenes favoritt og Nordens meste nyskapende transportkonsern. I fjor la vi planer som vi i år skal gjennomføre. Dette blir et handlingens år for oss i NSB.

Den 22. august i 2001 møttes NSBs nye konsernledelse på Eidsvoll gamle stasjon. Det var naturlig å søke helt tilbake til jernbanens barndom i Norge da vi ønsket å skape en ny begynnelse for NSB, bygget på en ny organisasjon og nye prinsipper for utvikling. Vi ville forberede konsernet på konkurranse og styrke det som er vårt kjerneprodukt, nemlig transport av passasjerer og gods på jernbane eller med buss. Og vi har valgt å la morselskapet NSB BA konsentrere seg om persontransport med tog. Dette er i tråd med styrets strategiske beslutninger fra april 2001, for å gi NSB en framtid bygget på økt lønnsomhet og vekst.

Med totale driftsinntekter for konsernet på 7.126 millioner kroner, ble det økonomiske resultatet NSB i 2001 et underskudd på 33 millioner kroner. Det er ikke bra nok, men det er langt bedre enn i 2000. Vi har snudd en negativ trend i konsernets økonomiske utvikling. Forbedringen skyldes mange faktorer, blant dem er reduserte driftskostnader. På inntektsiden er det naturlig å fremheve det heleide datterselskapet Nettbuss AS som viser fine resultater. Morselskapet NSB BA, som inkluderer person- og godstransport med tog, samt eiendomsvirksomhet, viser et positivt årsresultat på 26 millioner kroner. En økning i passasjertallet på fjerntogene fikk betydning fra mai måned, men den største effekten ventes å komme neste år. Da venter vi også at de organisasjonsmessige endringene vi iverksatte pr. 1. januar 2002 både i konsernet og i morselskapet, skal få en positiv effekt på resultatet.

NSBs tilbud til kundene er uløselig knyttet til jernbanens infrastruktur og vår evne til å tilfredsstille kundene med tog på en kjørevei som i mange tilfeller er 100 år gammel. Dette kan det vanskelig gjøres noe med, uten at samfunnet også i Norge velger å satse sterkere på utviklingen av jernbanen.

Vi er ikke fornøyd med vår punktlighet på de viktige InterCity strekningene mellom Skien, Halden og Lillehammer. Men vi ser en forbedring. En gammel infrastruktur er viktig, men vi konsentrerer oss om å fjerne de årsakene vi selv rår over. Vi står foran utskifting av de eldste lokaltogene når de første nye lokaltogene settes i drift i løpet av 2002 som siste fase i den store utskiften av vår togpark. Nye lokaltog vil i første omgang bety økt komfort for lokalkundene i Rogaland og i den store befolkningsskive rundt Oslo og samtidig redusere antall kanselleringer og ytterligere bidra til bedre punktlighet.

Når det gjelder de nye salgs- og distribusjonskanalene for billetter, har vi satt i gang en evaluering. Vi tror at en justering av tilbudet sammen med forbedret informasjon vil føre til at våre kunder vil oppfatte våre nye distribusjonskanaler som både effektive og kundevennlige. Vi er fornøyd med forbedringene vi har oppnådd, og vi er i ferd med å synliggjøre at vår valgte strategi er rett.

I den strategien ligger også at vi tar en offensiv holdning i forhold til konkurranse på norske jernbanespor. I stedet for å bli trukket etter hårene inn i en konkurransesituasjon, har NSB valgt å forberede seg godt for å møte den kommende konkurransen. Og mer enn det, vi ønsker å delta i diskusjonen om premissene for konkurransen.

Dersom vi skal lykkes i en konkurranse, krever det at publikum har tillit til oss i NSB. Tillit er et direkte resultat av den jobben vi gjør overfor våre kunder. I 2001 viste en MMI-måling i Aftenposten at tilliten til NSB er svært dårlig. Som vi ser er økonomi, punktlighet og tilgjengelighet i forbedring, og vi vil bruke disse årlige målingene til å se om der skjer en forandring i vårt omdømme. Vi tror vi allerede har begynt kltringen. Som sagt: Vi har langt igjen, men vi opplever at 2001 har vist at vi er på rett vei.

Med alle de gode og kompetente medarbeiderne vi har i NSB er jeg ikke i tvil om at vi skal lykkes med å nå våre mål. Takk for innsatsen til hver enkelt av våre medarbeidere i året som gikk. Vi ønsker våre nye datterselskaper fra 01.01.2002, Mantena AS, CargoNet AS, Ekspressgods AS og Trafikkservice AS, lykke til på egne ben. Som morselskap skal vi vedstå oss familietilknytningen gjennom tett oppfølging og velment veiledning. Det samme gjelder våre andre heleide døtre, som Arrive AS, Nettbuss AS, Flytoget AS, MiTrans AS og ROM Eiendomsutvikling AS, hvor vi takker for engasjement og samarbeid i året som er gått.

For å lykkes må vi fortsette innsatsen med å forbedre vårt produkt i det året vi er inne i, både når det gjelder døtre og morselskap. I NSB BA satser vi på fortsatt å øke trafikken på fjerntogene og styrke vår rolle som den viktigste og mest miljøvennlige transportør i lokaltrafikken rundt de store byene og på InterCity-strekningene.

Det krever at vi alle må gjøre et krafttak i handlingens år 2002.


Einar Enger, konsernsjef

Styrets årsberetning

Da styret ble oppnevnt høsten 2000, understreket eieren at den viktigste oppgaven var å bedre trafiksikkerheten, punktligheten, regulariteten og økonomien. Dette har vært førende for styrets arbeid i 2001.

Ingen passasjerer ble alvorlig skadd i 2001. Åtte ansatte og en lastebiljåfør ble alvorlig skadd i forbindelse med togfremføring. Skadetallet er på nivå med årene 1997 og 1999, som er blant de beste årene i NSB.

NSBs styre la i 2001 et nytt strategisk fundament for å bedre trafiksikkerheten og omdømmet, sikre trafikkgrunnet og trygge NSBs soliditet. Etter ulykkesåret 2000, som endte med sviktende tillit hos både medarbeidere, kunder, offentligheten og eieren, har det vært grunnleggende for styret at bedriften gjenreiser tilliten i markedet gjennom å holde det vi lover.

Trafiksikkerhetsmobiliseringen blant medarbeiderne har bidratt til økt sikkerhet gjennom fokusering på alle medarbeideres felles ansvar for sikkerheten og at ingen sak er viktigere enn sikkerheten. Økt kundefokus har ført til større forståelse for at det er kundenes opplevde kvalitet som er utgangspunktet for forbedringstiltakene.

Alle hovedgrupper av tog viser over tid bedret punktlighet. Selv om resultatet for 2001 gikk generelt noe tilbake i forhold til året før, er trenden ved inngangen til 2002 igjen positiv. Regulariteten viste i 2001 betydelig forbedring fra 2000.

NSB-konsernet oppnådde i 2001 et årsresultat på -33 millioner kroner som er en forbedring på 292 millioner kroner fra 2000.

Med visjonen, "NSB skal være kundenes favoritt og Nordens mest nyskapende transportkonsern", og konsentrasjon om persontransporten samt utvikling av godsvirksomheten i internasjonale allianser er det lagt til rette for en positiv utvikling av NSB-konsernet.

Eieren styrket i 2001 egenkapitalen gjennom en kapitalforhøyelse på 2.135 milliarder kroner. For å bedre effektiviteten og lønnsomheten og for å sikre styring og kontroll er det lagt til rette for en total omstrukturering av selskapet. Transporttilbudet til Stockholm, Göteborg og København tilbys kundene gjennom en allianse mellom NSB BA og SJ AB i Linx AB. Nettbuss ble etablert i Sverige med virkning fra 01.01.2002. NSB Gods ble etablert som eget selskap 01.01.2002 og har inngått allianse med Green Cargo AB for å kunne tilby næringslivet et nordisk nettverk gjennom selskapet CargoNet AS.

Styret har videre lagt til rette for å konkurranseutsette alle støttefunksjoner. Vedlikeholdsvirksomheten er skilt ut i Mantena AS. Togrenholdsselskapet Trafikkservice AS er etablert sammen med ISS. NSBs egen dataenhet er skilt ut og etablert som Arrive AS. Dette er tiltak som skal bidra til at NSB kan møte fremtidig konkurranse om og på sporet.

Styret har gjennom omstruktureringstiltakene lagt grunnlaget for bedring av lønnsomheten og vurderer 2001 som et skritt i riktig retning.

Virksomhetens art og eierforhold

NSB-konsernet er Norges største transportkonsern. Konsernets hovedvirksomhet er persontransport med tog og buss samt godstransport. Konsernet er delt i fire virksomhetsområder; persontog, buss, godstog og eiendom.

NSB BA er et særlovselskap med staten som eneeier.

Redegjørelse for årsregnskapet

NSB-konsernet viser et årsunderskudd på 33 millioner kroner i 2001 mot 325 millioner kroner i 2000. Driftsresultatet er bedret med 412 millioner kroner sammenlignet med året før.

Morselskapet NSB BA viser et årsoverskudd på 26 millioner kroner mot et årsunderskudd i 2000 på 246 millioner kroner. Driftsresultatet er bedret med 405 millioner kroner sammenlignet med året før.

Styret foreslår at årets resultat på 26 millioner kroner overføres fri egenkapital.

Inkludert årets resultat utgjorde egenkapitalen i morselskapet ved årets utgang 6.811 millioner kroner, som tilsvarer en egenkapitalandel på 51,4 prosent. Tilsvarende tall for NSB-konsernet er 6.078 millioner kroner. (46,4 prosent) Forskjellen skyldes i hovedsak eliminerte eiendomsgevinster i konsernregnskapet.

Regnskapet er avlagt under forutsetning av fortsatt drift av virksomheten.

Persontogvirksomheten

Denne virksomheten omfatter persontogvirksomheten i NSB BA, Flytoget AS samt Linx AB.

Driftsresultatet for konsernets persontogtrafikk viser et overskudd på 56 millioner kroner, etter fradrag for Flytogets underskudd på 55 millioner kroner. Virksomhetsrådets resultat er ikke tilfredsstillende og det vil bli gjennomført omfattende tiltak for å forbedre de fremtidige resultatene.

NSB gjennomførte en betydelig produksjonsøkning etter åpningen av Romeriksporten. Avtalen om offentlig kjøp av persontrafikk med tog forhandles forskuddsvis, og gir NSB risikoen for inntekts- og kostnadsavvik. Offentlig kjøp økte i 2001 med ca. 240 mill. kroner sammenliknet med året før slik at til dels store tap i persontogproduksjonen ble redusert. Den negative utviklingen i fjernogtrafikken er snudd i løpet av siste halvår 2001 og viser en positiv trend for hovedstrekningene mellom de største byene. Innenfor intercitytrafikken har det vært motsatt trend i 2001. Etter sterk trafikkøkning i 1999 og første halvdel av 2000, har det vært til dels stor trafikknedgang på enkelte strekninger. Omfattende vedlikeholdsarbeid på sporet har medført mye saktekjøring og redusert punktlighet, og dermed redusert forutsigbarhet for kundene. Regulariteten er allikevel forbedret i 2001.

Nedgangen i flytrafikken, især etter 11. september, har ført til at også Flytoget fikk redusert trafikk. Mens totaltallene viser nedgang i trafikken har Flytoget økt sin markedsandel blant de reisende til hovedflyplassen.

Det gjenstår fremdeles mye arbeid med basiskvalitetsfaktorene i persontogvirksomheten hvor sikkerhet, punktlighet, regularitet og informasjon er de viktigste elementene. Den nye organisasjonsstrukturen skal bidra til bedre effektivitet og enklere styring og kontroll med persontogvirksomheten.

Bussvirksomheten

Nettbuss AS er Norges største busselskap og bidro positivt til NSBs resultat i 2001 med 57 mill. kroner. Resultatet er tilfredsstillende og styret er godt fornøyd med utviklingen i dette virksomhetsområdet.

Kjernevirksomheten er rutekjøring på kontrakt med fylkeskommunene, turkjøring og ekspressbussruter. Virksomheten viser god stabilitet i driften og forbedret driftslønnsomhet. Det er gjennomført effektiviseringstiltak og organisasjonstilpasninger for å bedre lønnsomheten.

Ekspressbussatsingen viser positive resultater og det forventes at liberalisering av ekspressbusskonjesjoner vil gi virksomhetsområdet ytterligere muligheter og utfordringer.

Nettbuss ble etablert i Sverige med virkning fra 01.01.2002 ved oppkjøp av Sveriges 5. største busselskap som ledd i konsernets nordiske strategi. Dette innebærer at virksomheten får et ytterligere vekstpotensiale.

Godstogvirksomheten

Godstogvirksomheten har vært en av de største utfordringene for konsernet i 2001. Resultatet viser et driftsunderskudd på 146 millioner kroner. Totalomsetningen for 2001 ble 1187 millioner kroner mot 1271 millioner kroner i 2000. Årsaken til det svake resultatet er særlig svikt i det tradisjonelle vognlastmarkedet kombinert med generell volumnedgang. Det gjenstår et betydelig omstillingsarbeid for å gjøre virksomheten lønnsom.

NSB Gods satser på kunder som har hovedtyngden av sine transporter der jernbanens konkurransefortrinn er størst; d.v.s. store volumer på lange avstander. For å møte markedets økende behov for frakt av ferdigvarer, har NSB innenfor godsvirksomheten utviklet nye produkter for både innenlands- og utenlandstrafikken. Satsing på kombinerte transporter og fleksible lastebærere (semitilhengere/containere) gjør det enkelt å flytte godset mellom bil, båt og bane. NSB Gods har i 2001 tilbudt produktene CombiXpress, Systemtog, Vognlast og Ekspressgods. Ekspressgodsvirksomheten er skilt ut fra NSB Gods og etablert som selvstendig selskap, Ekspressgods AS, per 01.01.2002.

NSB Gods ble etablert som eget selskap med Rail Combi AB som heleid datterselskap per 01.01.2002 for å kunne tilby kundene et nordisk nettverk innen kombinerte transporter. Dette innebærer en satsning på et høyfrekvent nettverk med strategiske knutepunkter og tilgang til europeiske volumer. CargoNet AS eies 55% av NSB BA og 45% av Green Cargo AB.

Eiendomsvirksomheten

NSB har en omfattende eiendomsvirksomhet, som består av NSB Eiendom og underkonsernet ROM Eiendomsutvikling AS. NSB BA eier, og Celexa Eiendomsforvaltning AS forvalter på NSBs vegne, ca. 2.500 eiendommer. ROM Eiendomsutvikling AS utvikler eiendommer som ikke er relatert til jernbanedriften. Selskapet har et stort utviklingspotensial i sentrale tomter i de store byene.

Eiendomsvirksomheten hadde i 2001 et driftsoverskudd på 225 millioner kroner mot 37 millioner kroner i 2000.

Som et ledd i NSB BAs konsentrasjon om kjernevirksomhet skilles eiendomsvirksomheten i NSB Eiendom ut i egne aksjeselskaper per 01.01.2002. Eiendomsvirksomheten som ikke er vesentlig for jernbanevirksomheten er besluttet solgt. Uklarheter rundt disponeringen av de viktigste tomtene i Bjørvika har imidlertid ført til utsatt realisering.

Finansiering

NSB BA har oppnådd tilfredsstillende kredittvurderinger fra Standard & Poor's (AA/A-1+) og Moody's (Aa2/Prime-1). I 1999 etablerte NSB BA et europeisk langsiktig låneprogram med en ramme på 750 millioner Euro, og det er per 31. desember 2001 tatt opp lån på 3.539 millioner kroner. NSB BA har en etablert finansieringsreserve på 2.000 millioner kroner gjennom en syndikert trekkrettighet som utløper i juli 2004.

Det er etablert en konsernbank som forestår all finansforvaltning i konsernet, og et risikostyringssystem er implementert for å sikre kontroll med selskapets finansielle posisjoner. Rentesikringsinstrumenter benyttes for å kontrollere den renterisiko NSB er eksponert for og selskapet tar ikke valutarisiko i finansforvaltningen. Likviditetsbeholdningen for NSB BA ved utgangen av året var på 387 millioner kroner og har i det alt vesentlige vært plassert kortsiktig i norske sertifikater og obligasjoner.

Trafikksikkerhet

Ingen passasjerer ble alvorlig skadd i 2001. Åtte ansatte og en lastebilsjåfør ble alvorlig skadd i forbindelse med togfremføring. Skadetallet er på nivå med årene 1997 og 1999, som har vært av de beste årene i NSB.

Verken sammenstøt mellom tog eller kollisjoner på planoverganger medførte personskader. Fire personer som oppholdt seg i skinnegangen og ble påkjørt av tog omkom i år. Dette er et lavt tall sammenlignet med tidligere år.

Det siste året har av- og påstigningsulykker dominert skadebildet, sammen med vold mot ombordpersonalet. Disse hendelsene representerer et stort antall skader. De alvorligste enkelthendelsene er påkjørsler av mennesker i sporet.

NSB arbeider kontinuerlig med bedring av trafikksikkerheten, og iverksetter en rekke tiltak. Tiltakene gir effekt og er viktige for at NSB skal nå det strategiske mål; "Ingen skade på mennesker eller miljø".

Arbeidsmiljø

Sykefraværet viser en gledelig nedgang til 8,96% i 2001. Det har vært gjennomført tiltak i flere enheter for å redusere spesielt langtidsykefraværet.

Etter ulykkesåret 2000 er styret svært fornøyd med at det ikke har vært dødsulykker blant ansatte i 2001. Det har vært to ulykker med alvorlig personskade. Begge ulykkene er gransket, og det er iverksatt tiltak for å hindre gjentakelse.

Forekomsten av arbeidsrelaterte helseplager er relativt konstant. Støy-, muskel- og skjelettskader og psykisk slitenhet er blant de oftest forekommende skadene. Det er gjennomført flere tiltak for å redusere støy og for å bedre ergonomiske forhold.

Ytre miljø

NSBs fremste bidrag til en bærekraftig og miljøeffektiv utvikling er å legge til rette for at flere velger kollektive transportalternativer, samt at mer godstransport overføres fra vei til bane.

Miljøregnskapet for 2001 viser at opprydding av tidligere grunnforurensninger har hatt høy prioritet. Det er blant annet ryddet opp i kreosofforurensning på Lillestrøm og PCB - forurensning i Åkersvika på Hamar. Det er i løpet av året gjennomført et program for registrering og systematisering av all kjent grunnforurensning som grunnlag for det videre arbeid. Opprydding etter tidligere forurensninger vil fortsatt være et prioritert område.

Energieffektivisering har spesielt innenfor NSBs eiendomsvirksomhet hatt høy prioritet. Det er igangsatt et prosjekt for bioenergi på Marienborg i Trondheim og på Sundland i Drammen. Flere anlegg er på planleggingsstadiet. Energieffektivisering innenfor eiendomsdrift og ved togfremføring er områder som NSB vil fokusere på fremover.

NSB står overfor store utfordringer i tiden som kommer. Som stor leverandør av bærekraftige transporttjenester vil selskapet fokusere på rollen som samfunnsaktør, og synliggjøre ytre miljøarbeid. Det er både samfunns- og bedriftsøkonomisk riktig å tenke og handle miljøeffektivt. NSB ønsker å profilere seg som et nyskapende transportkonsern. I framtiden vil kundene sannsynligvis være mer opptatt av å velge miljøeffektive transportmidler og dermed bidra til at vi alle tar et samfunnsansvar. Bevisste og miljøeffektive bedrifter får et fortrinn i markedet og styrker sitt omdømme. Det gjelder både i forhold til kundene, leverandørene og andre allierte.

Infrastrukturutvikling

Styrets vurdering er at etterspørselen etter miljøeffektive og attraktive persontrafikkjenester vil vokse i fremtiden. Det må satses tilstrekkelig på jernbanens infrastruktur slik at kundene tilbys et trafikksikkert og forutsigbart togtilbud med høyere frekvens og kortere reisetid. Dette er avgjørende for togets fremtidige konkurransekraft mot privatbil. Satsingen bør konsentreres til det sentrale og befolkningstette Østlandsområdet og hovedbanene mellom landsdelene. Styrets vurdering er at en slik satsing vil kreve ekstra midler til infrastrukturinvesteringer og ekstra satsing på sikkerhetstiltak utover NTP-handlingsprogrammet. Dette er NSBs anbefalinger til Samferdselsdepartementets Kollektivmelding, som legges frem våren 2002.

Utbygging og vedlikehold av dagens infrastruktur innenfor veg, tele og jernbane er viktig for å sikre et konkurransedyktig næringsliv og for å hente ut de ulike transportmidlenes særlige fortrinn. Toget kan frakte mange mennesker raskt og komfortabelt over lengre avstander på en miljøeffektiv måte, mens bussen har god flatedekning og er kostnadseffektiv. Det arbeides med å samordne tog- og busstilbudene for å gi kundene et godt tilbud og dermed transportkonsernet økt konkurransekraft.

Brorparten av det norske jernbanenettet ligger slik det ble bygget for 100-150 år siden. Ingen andre land har så stor andel enkeltsporede strekninger kombinert med effektiv utnyttelse av infrastrukturen som Norge. I dag kjøres det daglig ca. 1400 tog til/fra Oslo. En vesentlig forutsetning for NSBs kjøp av nye tog for til sammen nærmere 5 milliarder kroner var at infrastrukturen skulle forbedres for å utnytte togets hastighetsegenskaper. Dette er ikke innfridd.

Fremtidige utfordringer

NSB har et mål om at ingen skal skades som følge av NSBs virksomhet, og styret gir trafiksikkerhet prioritet foran alle andre oppgaver. Det grundige arbeidet som er gjort gjennom trafiksikkerhetsmobiliseringen og vektleggingen av trafiksikkerhet på alle ledemivåer skal fortsettes i 2002.

Arbeidet med å sikre pålitelige transporttjenester gjennom bedring av punktlighet, regularitet og informasjon skal intensiveres for at NSB både skal beholde og skaffe nye kunder. Dette er grunnleggende for å gjenreise tilliten til selskapet og for å gjenerobre stoltheten hos de ansatte.

Mens 2001 var et analyse- og utredningsår vil 2002 bli et handlingsår. Nå skal tiltakene realiseres med basis i grundige markedsanalyser. Merkevareprosessen skal gjennomføres etter at evalueringen av denne er slutført. Salgs- og distribusjonsapparatet tilpasses for å sikre optimale og kundevennlige tjenester. De svake økonomiske resultatene fra NSBs drift har gjort det nødvendig å initiere et handlingsprogram for å øke NSBs inntekter og redusere kostnadene betydelig. Et nytt salgssystem som innføres i 2002 gjør det mulig å optimalisere trafikkinntektene.

Omstillingen av NSB fra å være en forvaltningsbedrift til å bli en nyskapende og konkurransedyktig person- og godstrafikkaktør i det nordiske markedet er en krevende oppgave. Denne omstillingen krever økt handlefrihet, forutsigbare rammebetingelser.

Styret forutsetter at NSB ved videre konkurranseutsetting gis like konkurransevilkår som andre aktører.

Styret vil uttrykke forståelse for at omstillingsprosessen i 2001 har vært utfordrende for NSBs ansatte og takke for pågangsmotet og innsatsen.

Oslo, 5. april 2002



Olav Fjell, styreleder



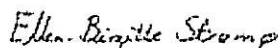
Ingeborg Moen Børgerud



Einar Evensen



Christian Brinch



Ellen-Birgitte Strøm



Øystein Aslaksen



Roar Aasen



Ove Dalsheim



Einar Enger, konsernsjef

Resultatregnskap perioden 1. januar – 31. desember

Mor		Tall i MNOK	Note	Konsern	
2001	2000			2001	2000
Driftsinntekter:					
3 207	3 287	Salgsinntekter	3	4 707	4 732
1 231	991	Offentlig kjøp av tjenester		1 530	1 303
43	90	Salgsgevinster	4	148	180
648	742	Andre driftsinntekter	4	740	710
5 129	5 110	Sum driftsinntekter	2	7 126	6 925
Driftskostnader:					
2 208	2 249	Lønn og sosiale kostnader	7,8	3 068	3 134
442	682	Av-/nedskrivninger	5,14,15	768	1 047
2 492	2 597	Andre driftskostnader	6	3 182	3 048
5 142	5 528	Sum driftskostnader		7 018	7 229
-13	-418	Driftsresultat		108	-304
Resultatandel datter- og tilknyttede selskaper					
-	-		17	5	3
Finansposter:					
402	318	Finansinntekter	9	210	171
349	246	Finanskostnader	9	354	318
53	72	Netto finansposter		-144	-147
40	-346	Resultat før skattekostnad		-31	-448
14	-100	Skattekostnad	24	2	-123
26	-246	Ordinært resultat		-33	-325
-	-	Ekstraordinære kostnader		-	-
26	-246	Årsresultat	25	-33	-325

Balanse per 31. desember


Mor		Tall i MNOK	Note	Konsern	
31.12.01	31.12.00			31.12.01	31.12.00
Eiendeler					
-	-	Innmaterielle eiendeler	15	429	459
7 212	6 654	Varige driftsmidler	5,13,14	9 496	8 927
3 989	2 526	Finansielle anleggsmidler	17,18	267	150
11 201	9 180	Sum anleggsmidler		10 192	9 536
300	284	Varelager	12	309	292
819	658	Kundefordringer	10	1 064	802
229	456	Kortsiktige fordringer Konsern		-	-
303	228	Andre kortsiktige fordringer		352	399
526	1 389	Investeringer i finansielle instrumenter	20	526	1 389
-139	227	Betalingsmidler	11	658	550
2 038	3 242	Sum omløpsmidler		2 909	3 432
13 239	12 422	Sum eiendeler		13 101	12 968
Gjeld og egenkapital					
4 155	2 019	Innskuddskapital		4 155	2 019
1 350	1 350	Overkursfond		1 350	1 350
1 306	1 281	Fri Egenkapital		573	609
6 811	4 650	Sum egenkapital	25	6 078	3 978
-	-	Minoritetsinteresser		1	1
4	5	Pensjonsforpliktelser	8	68	70
335	321	Utsatt skatt	24	214	218
192	319	Andre avsetninger for forpliktelser	21	223	319
-	2 135	Lån fra Staten	19	-	3 254
4 189	3 292	Lån fra andre finansinstitusjoner	19	4 189	3 318
1	1	Annen langsiktig gjeld		8	12
4 721	6 073	Sum langsiktig gjeld		4 702	7 191
601	472	Leverandørgjeld		853	580
60	281	Kortsiktig gjeld Konsern		-	-
-	-	Betalbar skatt	24	2	1
123	177	Skyldige offentlige avgifter		179	280
923	769	Annen kortsiktig gjeld	22	1 286	937
1 707	1 699	Sum kortsiktig gjeld		2 320	1 798
6 428	7 772	Sum gjeld		7 022	8 989
13 239	12 422	Sum gjeld og egenkapital		13 101	12 968


Olav Fjell, styreleder


Ingeborg Moen Børgerud


Einar Evensen


Christian Brinch


Ellen-Birgitte Strømø


Øystein Aalaksen


Roar Aasen


Ove Dalsheim


Einar Enger, konsernsjef

Kontantstrømanalyse perioden 1. januar – 31. desember

Mor		Konsern	
2001	2000 Tall i MNOK	2001	2000
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter			
40	-346 Resultat før skattekostnad	-31	-448
-43	-90 Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler	-148	-180
-	- Realiserte konserngevinster	-27	-
442	427 Ordinære avskrivninger	764	792
-16	-51 Endring i varelager	-17	-51
-	264 Nedskrivning	4	255
-161	103 Endring i kundefordringer	-262	130
129	-30 Endring i leverandørgjeld	273	-129
-1 451	-141 Endring i andre tidsavgrensingsposter	80	-460
-1 060	187 Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	636	-91
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter			
111	59 Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	523	5 494
-1 067	-1 451 Utbetalinger varige driftsmidler/anlegg under utførelse	-1 678	-1 634
-124	-670 Investering i datterselskaper	-	-
14	97 Innbetalinger ved salg av aksjer	14	137
-	-6 Utbetalinger ved kjøp av aksjer	-2	-37
-1 066	-1 971 Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-1 143	3 960
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter			
897	1 412 Innbetalinger ved opptak av ny langsiktig gjeld	871	1 412
2 135	670 Tilført ny egenkapital	2 135	670
-2 135	- Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld	-3 254	-6 201
897	2 082 Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	-248	-4 119
-1 229	298 Netto kontantstrøm for perioden	-755	-250
1 616	1 318 Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter 01.01	1 939	2 189
387	1 616 Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter 31.12	1 184	1 939
Denne består av :			
387	1 616 Bankinnskudd og finansielle instrumenter	1 184	1 939

Noteoversikt

1. Regnskapsprinsipper
2. Virksomhetsområder
3. Salgsinntekter
4. Salgsgevinster og andre driftsinntekter
5. Store enkelttransaksjoner
6. Usikre forpliktelser og betingede eiendeler
7. Personalkostnader, godtgjørelser, bemanning
8. Pensjonsmidler og pensjonsforpliktelser
9. Finansposter
10. Kunder
11. Betalingsmidler
12. Varer
13. Anlegg under utførelse
14. Varige driftsmidler
15. Goodwill
16. Hjemmelsoverføring
17. Aksjer i datterselskap og tilknyttet selskap
18. Fordringer med forfall senere enn ett år
19. Rentebærende gjeld og forfallsstruktur
20. Finansiell markedsrisiko
21. Andre avsetninger for forpliktelser
22. Annen kortsiktig gjeld
23. Pant- og garantistillelser
24. Skatter
25. Årets endring av EK

1. Regnskapsprinsipper

Generelt

NSB var frem til 30.11.1996 en statlig forvaltningsbedrift og inngikk frem til dette tidspunkt i statsbudsjett/-regnskap under statens forretningsdrift. Forvaltningsbedriften NSB ble per 01.12.1996 omdannet til NSB BA via en egen særlov og er heleid av staten. Villkårene for omdannelsen fremkommer av Stortingsproposisjon (St.prp.) nr. 2 (1996-97). Årsregnskapet for NSB BA er utarbeidet i henhold til regnskapsloven av 1998 og god regnskapsskikk.

Konsolidering

Konsernregnskapet omfatter NSB BA og de datter- og tilknyttede selskaper som fremkommer av note 17, samt datter-datterselskaper. Datterselskap som konsolideres utarbeider selskapsregnskap i samsvar med de prinsipper konsernregnskapet utarbeides etter.

Datterselskaper defineres som selskaper hvor NSB BA direkte eller indirekte har en langsiktig eierinteresse og bestemmende innflytelse ved en eierandel på mer enn 50% av den stemmeberettigede aksjekapital. Datterselskaper konsolideres etter oppkjøpsmetoden i konsernregnskapet og investering i datterselskaper vurderes etter kostmetoden i selskapsregnskapet.

I felles kontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper hvor NSB BA direkte eller indirekte har en langsiktig eierinteresse og vesentlig innflytelse ved en eierandel på 20% til 50%, vurderes investeringen etter egenkapitalmetoden i konsernregnskapet og etter kostmetoden i selskapsregnskapet.

Goodwill ervervet ved investeringer i datter- og tilknyttede selskaper, vurderes til anskaffelseskost etter fradrag for planmessige avskrivninger. Goodwill avskrives normalt over 5 år og klassifiseres som ordinære avskrivninger. Dersom goodwill relaterer seg til konsesjon eller avtale benyttes konsesjons-/avtaleperioden som avskrivningsperiode.

Tidsavgrensning

Inntekter resultatføres når de opptjenes. Utgifter sammenstilles med inntektene slik at kostnadene resultatføres i samme regnskapsperiode som tilhørende inntekter. Utgifter knyttet til inntekter som opptjenes i senere perioder balanseføres og periodiseres i samsvar med inntektene.

Offentlige kjøp av tjenester

Tjenester som ikke gir bedriftsøkonomisk lønnsomhet, men som myndighetene ønsker utført av samfunnsmessige hensyn, kjøpes til priser som avtales mellom myndighetene og NSB og klassifiseres som driftsinntekt. Kjøpet skjer gjennom årlige forhandlinger og påfølgende bevilgninger gitt over stats- og fylkesbudsjetter. Beløpet innbetales lineært over året og periodiseres regnskapsmessig etter samme prinsipp.

Konsernbidrag

Mottatt konsernbidrag inntektsføres i morselskapet som avkastning på investering. Konsernbidrag mellom søsterselskaper føres som egenkapitaltransaksjoner.

Pensjonskostnad og pensjonsforpliktelser

Pensjonsforpliktelsene til NSB BA, Flytoget AS, MiTrans AS, Arrive AS og Trafikkservice AS overfor ansatte er dekket gjennom kollektiv pensjonsordning i Statens Pensjonskasse. Pensjonsordningen anses som en ytelsesplan og premien anses regnskapsmessig å være lik pensjonskostnaden.

Øvrige pensjonsordninger er vurdert i henhold til NRS om pensjonskostnader. Dette er pensjonsordninger som gir de ansatte rett til avtalte framtidige pensjonsytelser (ytelsesplaner) hvor ytelsene er basert på antall opptjeningsår og lønnsnivå ved pensjonsalder.

De ansatte har gjennom tariffavtale rett til avtalefestet førtidspensjon (AFP) fra 62 år. Ytelsene er basert på beregnede, opptjente rettigheter i folketrygden ved fylte 67 år ved pensjoneringstidspunkt, samt et avtalt sluttvederlag per år. Pensjonsforpliktelsene er basert på forutsetninger om uttakstilbøyelighet, forventet framtidig lønnsvekst og pensjonsregulering.

Skatter

Skattekostnaden i regnskapet inneholder både periodens betalbare skatt og endringen i utsatt skatt/skattefordel. Endring i utsatt skatt/skattefordel er den del av skatten som påhviler periodens regnskapsmessige resultat, men som kommer til betaling i senere perioder. Utsatt skatt/skattefordel er beregnet ved å foreta full avsetning av alle midlertidige forskjeller inklusive underskudd til fremføring etter gjeldsmetoden med bruk av balansedagens skattesatser og nominelle størrelser. Avsetninger ved etablering av NSB BA er behandlet som permanente forskjeller.

Klassifisering av balanseposter

Eiendeler knyttet til varekretsløpet er klassifisert som omløpsmidler. Dette gjelder tilsvarende for kortsiktig gjeld. Fordringer og gjeld som ikke knytter seg til varekretsløpet, er klassifisert som omløpsmidler/kortsiktig gjeld hvis de forfaller innen ett år etter tidspunktet for regnskapsavleggelse. Øvrige eiendeler er klassifisert som anleggsmidler og øvrig gjeld som langsiktig. Aksjer i andre selskaper er strategiske investeringer og klassifisert som anleggsmidler.

Transaksjoner, fordringer og gjeld i utenlandsk valuta

Transaksjoner i utenlandsk valuta omregnes til kursen på transaksjonstidspunktet. Eiendeler og gjeld i utenlandsk valuta vurderes etter balanse-dagens kurs, hensyntatt sikring.

Kundefordringer/Andre fordringer

Kundefordringer/andre fordringer er i balansen ført opp etter fradrag for avsetning til påregnelig tap.

Varige driftsmidler og avskrivninger

Varige driftsmidler vurderes til anskaffelseskost etter fradrag for planmessige avskrivninger. Dersom virkelig verdi er lavere enn bokført verdi og verdifallet ikke vurderes som forbigående nedskrives eiendelen til virkelig verdi.

Konseptutvikling

Kostnader knyttet til utvikling av nye konsepter/produkter innenfor persontrafikk aktiveres og avskrives sammen med driftsmidlene i den grad de anses å gi varig verdi utover ett år. Det er kun kostnader som relateres til fysiske innretninger og/eller som bidrar til at togene får den funksjonalitet og det utstyr som det nye konseptet/produktet krever som aktiveres.

Vedlikehold

Vedlikehold og reparasjoner av rullende materiell kostnadsføres fortløpende. Det foretas ingen avsetning for fremtidige periodiske vedlikeholdskostnader.

Balanseførte lånekostnader

Balanseførte lånekostnader beregnes med utgangspunkt i gjennomført investering med en rentesats lik gjennomsnittlig lånerente. Lånekostnader beregnes over hele investeringsperioden og balanseføres som en del av investeringen.

Reservedeler

Reservedeler som anses som en del av driftsmiddelet, balanseføres og avskrives over driftsmiddelets levetid.

Lagerbeholdning

Lagerbeholdningen består av forbruksvarer og komponenter. Komponentlageret består av frittstående komponenter og reservedeler til rullende materiell. Både innkjøpte komponenter og reviderte komponenter balanseføres. Beholdningen inngår i balansen til innkjøpspris og, for reviderte komponenter, til påløpte kostnader til reparasjon og oppgradering. Det avsettes for ukurans på basis av fysiske tellinger, varenes omløpshastighet samt eksisterende utrangeringsplaner for rullende materiell. Forbruksvarer og komponenter er vurdert til det laveste av gjennomsnittlig anskaffelseskost og virkelig verdi.

Leieavtaler

En leieavtale klassifiseres som finansiell eller operasjonell i samsvar med avtalens reelle innhold. Dersom det vesentligste av økonomisk risiko og kontroll knyttet til det underliggende leieobjekt er gått over på leietaker klassifiseres avtalen som finansiell og tilhørende eiendeler og forpliktelser balanseføres. Andre leieavtaler klassifiseres som operasjonelle.

Usikre forpliktelser og betingede eiendeler

Ved regnskapsmessig vurdering av usikre forpliktelser og betingede eiendeler benyttes beste estimat. Beste estimat er basert på sannsynlig utfall og anslått verdi av den usikre forpliktelsen/betingede eiendelen. Estimaten er basert på ledelsens beste vurderinger knyttet til disse forholdene.

Bruk av estimater

Utarbeidelsen av årsregnskapet i samsvar med generelle aksepterte regnskapsprinsipper krever i enkelte sammenhenger bruk av estimater og forutsetninger som påvirker rapporterte tall knyttet til eiendeler, gjeld, kostnader og inntekter samt noter. Resultatet av vurderingene kan i etterkant vise seg å være forskjellig fra de faktiske tall.

Kontantstrøm

Ved utarbeidelse av kontantstrømoppstilling benyttes den indirekte modellen.

2. Virksomhetsområder

Tall i MNOK Mor	Persontog		Godstog		Eiendom		Fellesfunk./ Elim.		Totalt	
	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000
Driftsinntekter	3 553	3 311	1 200	1 296	365	430	11	73	5 129	5 110
Driftskostnader	2 678	2 577	1 248	1 189	408	665	366	415	4 700	4 846
Interne fordelinger	-488	-501	-31	-88	212	217	307	372	-	-
Avskrivninger	286	267	71	338	78	59	7	18	442	682
Driftsresultat	101	-34	-150	-319	91	-77	-55	12	-13	-418
Eiendeler	2 357	4 258	206	757	2 504	3 314	8 172	4 093	13 239	12 422
Rentefri gjeld	971	576	227	227	164	783	345	113	1 707	1 699
Investeringer	918	1 002	47	70	104	366	3	13	1 072	1 451

Inkludert i Persontogvirksomhetens driftsinntekter er offentlig kjøp med 1231 MNOK (2000: 991 MNOK).

Tall i MNOK Konsernet	Persontog		Buss		Godstog		Eiendom		Fellesfunk./ Elim.		Totalt	
	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000
Driftsinntekter	3979	3 562	1 436	1 584	1 187	1 271	500	452	24	56	7 126	6 925
Driftskostnader	2901	2 792	1 276	1 428	1 227	1 129	430	411	416	422	6 250	6 182
Interne fordelinger	-592	-417	72	110	-35	-125	241	62	314	370	0	0
Avskrivninger	430	440	175	188	71	338	86	66	6	15	768	1 047
Driftsresultat	56	-87	57	78	-146	-321	225	37	-84	-11	108	-304
Eiendeler	3974	6 112	1 167	1 120	205	754	4 139	3 658	3 616	1 324	13 101	12 968
Rentefri gjeld	1015	662	297	206	222	227	263	268	523	435	2 320	1 798
Investeringer	1069	1 036	293	222	49	73	245	289	20	14	1 676	1 634

I Persontogvirksomheten inngår Flytogets driftsresultat på -55 MNOK (2000: -83 MNOK) og i driftsinntektene er offentlig kjøp inkludert med 1231 MNOK (2000: 991 MNOK).

Som ledd i omstilling av Godstogvirksomheten ble det i løpet av 2000 foretatt nedskrivning av godsmateriell med totalt 255 MNOK. Nedskrivningen er hensyntatt i Godstogvirksomhetens avskrivninger i 2000.

I virksomhetsområdene Persontog og Godstog inngår inntekter og kostnader knyttet til konsernets verksteder etter en nøkkel basert på områdenes bruk av disse funksjoner.

Inkludert i Bussvirksomhetens driftsinntekter er offentlig kjøp med 299 MNOK (2000: 312 MNOK). I 2000-tallene inngår resultatene fra NSBs lastebilvirksomhet frem til 15. november 2000. Salget av virksomheten medførte en regnskapsmessig gevinst på 31 MNOK som er inkludert i driftsinntektene i 2000.

Fellesfunksjoner består av konsernstab og administrative støttefunksjoner. Administrative støttefunksjoner fordeles etter en nøkkel basert på områdenes bruk av disse støttefunksjonene. Inkludert i Fellesfunksjoner er NSB Forsikring AS' og Arrive-konsernets driftsresultater med hhv -30 MNOK og 11 MNOK. I Fellesfunksjoners driftsinntekter for 2000 inngår salg av NSB Reisebyrå med en regnskapsmessig gevinst på 50 MNOK. Resultateffekt av eliminerings utgjør -14 MNOK i 2001.

3. Spesifikasjon av salgsinntekter

Mor			Konsern	
2001	2000	Tall i MNOK	2001	2000
2077	2 079	Persontrafikkinntekter	3558	3 369
1130	1 208	Godstrafikkinntekter	1149	1 363
3 207	3 287	Sum salgsinntekter	4 707	4 732

4. Spesifikasjon av salgsgevinster og andre driftsinntekter

Mor		Konsern	
2001	2000 Tall i MNOK	2001	2000
46	6 Eiendom	133	59
-1	55 Aksjer	-1	87
-2	29 Materiell	16	34
43	90 Sum salgsgevinster	148	180

Mor		Konsern	
2001	2000 Tall i MNOK	2001	2000
171	254 Leieinntekter	242	265
477	488 Andre inntekter	498	445
648	742 Sum andre driftsinntekter	740	710

I 2000 inneholdt morselskapets driftsinntekter viderefakturerte leieinntekter.

5. Store enkelttransaksjoner

Krav mot ADtranz/Bombardier

NSB, Flytoget og Bombardier Transportation har blitt enige om en løsning knyttet til de tekniske problemene med Type 71 (Flytoget), Type 73 (Signatur) og Type 73B (Nye IC-tog). Løsningen innebærer både en økonomisk kompensasjon til NSB-konsernet og at de tekniske problemene blir løst av leverandøren. Arbeidet skal være slutført innen sommeren 2004. Den økonomiske kompensasjonen regnskapsføres mot merkostnader som er pådratt som følge av forsinket levering. For regnskapsåret 2001 er det inntektsført kompensasjon på 51 MNOK for NSB BA og 61 MNOK for konsernet.

Utskillelse av virksomhet i egne aksjeselskaper i 2001

I forbindelse med omorganiseringen av NSB BA er følgende virksomhet skilt ut og ansatte overført til egne aksjeselskaper: NSB Data (Arrive AS) og forvaltningsvirksomheten i NSB Eiendom (Celexa Eiendomsforvaltning AS).

Utskillelse av virksomhet i egne aksjeselskaper per 01.01.2002

I forbindelse med omorganiseringen av NSB BA er følgende virksomhet skilt ut med regnskapsmessig kontinuitet og ansatte overført til egne aksjeselskaper: verksted- og vedlikeholdsvirksomheten (Mantena AS), NSB Gods (CargoNet AS), NSB Ekspressgods (Ekspressgods AS) og eiendomsvirksomheten i NSB Eiendom (NSB Eiendom AS). I tillegg er ansatte i togrenholdsvirksomheten overført til Trafikkservice AS.

Etablering av et godskonsern per 01.01.2002

NSB Gods er etablert som eget selskap, CargoNet AS, med Rail Combi AB som heleid datterselskap. CargoNet AS eies 55% av NSB BA og 45% av Green Cargo AB.

6. Usikre forpliktelser og betingede eiendeler

Morselskap

Forurenset grunn

Ved salg av tomter er det oppdaget forurensning i grunnen. Ved etablering av NSB BA var selve forurensningen kjent, men ikke omfanget, og det ble ikke avsatt for miljøforpliktelser på grunn av at NSB BA ikke var forurenser. Kostnadene til opprensning er beregnet til ca. 315 MNOK. NSB BA har reist krav ovenfor forurenser om refusjon av omkostninger knyttet til disse forpliktelsene. Beregnede opprenskingskostnader og forventet refusjon av kostnadene er hensyntatt i regnskapet. Estimerte miljøforpliktelser per 31.12 fremgår av note 21.

Ulykker, erstatningskrav og forsikringsoppgjør

I forbindelse med ulykker og skader pådrar NSB BA seg kostnader og kan motta erstatningskrav fra tredjeperson. Påløpte kostnader og krav som NSB BA anser berettiget registreres i regnskapet og det fremmes krav om erstatning overfor forsikringssselskapet. Periodisert andel av forventet erstatning hensyntas i regnskapet.

Ventelønn

Statsansatte medlemmer av Statens Pensjonskasse har rett til ventelønn dersom de blir sagt opp på grunn av overtallighet. Rettigheten er begrenset til en viss periode eller inntil de får nytt arbeid. Denne rettigheten gjelder også for ansatte i NSB BA. Staten vil dekke ventelønnskostnader for NSB BA for arbeidstakere som blir sagt opp fram til 1. januar 2003. Det betyr at ventelønnskostnader som utløses av oppsigelser i særlovselskapet frem til denne dato vil bli dekket over statsbudsjettet.

Konsern

Pensjoner Nettbuss AS

Per 1. januar 1998 skiftet Nettbuss AS pensjonsforvalter fra Statens Pensjonskasse til Storebrand. Opptjente pensjonsrettigheter fra før 1. januar 1998 blir forvaltet av Statens Pensjonskasse, mens Storebrand har ansvaret for all opptjening etter dette tidspunkt. Det er avdekket betydelig avvik mellom den kapitaliserte verdi av de opptjente rettigheter i Statens Pensjonskasse og den regnskapsmessige avsetningen per 31. desember 1997. Det arbeides fortsatt med beregninger som dokumenterer at Nettbuss AS ikke skal dekke denne forpliktelsen.

7. Personalkostnader, godtgjørelser, bemanning

Mor		Konsern	
2001	2000 Tall i MNOK	2001	2000
1816	1863 Lønn og andre ytelser	2539	2616
262	269 Folketrygdavgift	363	367
139	146 Pensjonskostnader	175	179
-9	-29 Benyttede restruktureringmidler	-9	-29
2 208	2 249 Sum	3 068	3 134

Godtgjørelse til konsernsjef, styre og revisor

Konsernsjef har en avtale om pensjon etter de til enhver tid gjeldende regler i Statens Pensjonskasse. Privat tilleggspensjon tilstås, slik at totalpensjon ved pensjonsalder skal være 66% av lønnen ved pensjonsalder. Det kan søkes pensjon ved fylte 60 år. Dersom konsernsjef på fratredelsestidspunktet har innehatt stillingen i minst 5 år, skal han sikres fulle pensjonsrettigheter fra fylte 62 år. Dersom konsernsjef fratrer før han har innehatt stillingen i to år vil han ha opptjent 50 % av pensjonsrettighetene og 75 % etter å ha innehatt stillingen i to til fem år. Konsernsjef har ikke krav på å få utbetalt pensjon for perioder det utbetales etterlønn for. Konsernsjef har en avtale om etterlønn i 6 + 18 måneder ved fratreden etter styrets ønske.

Godtgjørelse til konsernsjef i 2001 har vært lønn på NOK 1.333.335 (på årsbasis NOK 1.600.000) samt bilgodtgjørelse på NOK 99.000. Pensjonspremie for perioden var NOK 566.000.

Mor		Konsern	
2001	2000 Tall i TNOK	2001	2000
840	755 Styret	2 138	2511
900	1 032 Revisjon	2 672	2 762
1 960	2 480 Andre tjenester revisor	3 493	3 742

Bemanning

Mor		Konsern	
2001	2000	2001	2000
5 139	5 680	8 022	8 379
Antall årsverk per 31.12			
5 927	6 652	9 358	10 029
Antall ansatte per 31.12			

8. Pensjonsmidler og pensjonforpliktelser

NSB BA, Flytoget AS, MiTrans AS, Arrive AS og Trafikkservice AS har kollektiv pensjonsordning for sine ansatte i Statens Pensjonskasse. Pensjonsordningen omfatter ytelser etter lov om Statens Pensjonskasse. Ytelsene er alders-, uføre-, ektefelle- og barnepensjon. Pensjonsytelsene samordnes med folketrygdens ytelser. Utbetaling av pensjoner er garantert av staten. De selskap i konsernet som ikke har ordninger gjennom Statens Pensjonskasse, har delvis finansiert sine pensjonsforpliktelser overfor de ansatte i forskjellige kollektive pensjonsordninger i livselskaper. Det foreligger også noen usikrede forpliktelser.

Vedrørende avdekket avvik mot Statens Pensjonskasse i Nettbuss AS vises til redegjørelse i note 6.

Sammendrag av pensjonskostnader

Mor			Konsern	
2001	2000	Tall i MNOK	2001	2000
130	137	Statens pensjonskasse	136	144
5	5	Øvrige sikrede ordninger	35	26
4	4	Usikret AFP-ordning	4	9
139	146	SUM	175	179

Antall personer som inngår i ordningene

Mor			Konsern	
2001	2000		2001	2000
7195	7 325	Statens pensjonskasse	7598	7 696
18	16	Øvrige sikrede ordninger	3037	2 074
-	-	Usikret AFP-ordning	2100	2 204
-	1	Øvrige usikrede ordninger	5	19

Årets pensjonskostnad Statens pensjonskasse

Mor			Konsern	
2001	2000	Tall i MNOK	2001	2000
130	137	Premie til Statens pensjonskasse	136	144

Premiefastsettelse og beregning av pensjonsforpliktelse i Statens Pensjonskasse skjer etter aktuarielle prinsipper. Pensjonsordningen er behandlet som en ytelsesplan. Forutsetningen er at innbetalt premie skal dekke den til enhver tid opptjente pensjonsrettighet. Ordningen er imidlertid ikke fondsbasert. Ved premieberegningen gjøres likevel fradrag for avkastning på simulerte fondsmidler (fordring på staten) tilsvarende forpliktelsen som om midlene var plassert i langsiktige statsobligasjoner. De aktuarielle forutsetninger er de samme som Statens Pensjonskasse anvender. Fordring på staten vil således tilsvare påløpt pensjonsforpliktelse. Forpliktelser som følge av planendringer kostnadsføres det år forbedringene av pensjonsordningen vedtas. Ordningen i Statens Pensjonskasse omfatter også avtalefestet førtidspensjon (AFP) for NSB BA, MiTrans AS, Arrive AS og Trafikkservice AS.

Pålopte forpliktelser og simulerte fondsmidler knyttet til Statens Pensjonskasse

Mor			Konsern	
31.12.01	31.12.00	Tall i MNOK	31.12.01	31.12.00
3283	3 015	Påløpt forpliktelse	3379	3 076
3283	3 015	Fiktivt fond (fordring på staten)	3379	3 076
-	-	Netto pensjonsforpliktelse	-	-

Statens Pensjonskasse framlegger beregninger som viser over/underdekning fra et år til et annet. Disse betraktes som estimatavvik og resultatføres over gjenværende opptjeningstid. Per 31.12.01 har NSB BA en estimert underdekning på MNOK 165. Dette indikerer en fremtidig økning av premienivå/pensjonskostnader i forhold til dagens premiesatser.

Ved beregningen er følgende forutsetninger lagt til grunn:

Diskonteringsrente	6,0%
Lønnsregulering	3,3%
G-regulering	2,9%
Pensjonsregulering	2,9%
Forventet avkastning	6,1% - 7 %

Øvrige sikrede ordninger

Enkelte selskap i konsernet har særskilte pensjonsordninger gjennom livselskap. Pensjonsmidler og pensjonsforpliktelser knyttet til disse er derfor presentert separat. Det er beregnet pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler for pensjonsordningen i Nettbuss AS etter overgangen fra Statens Pensjonskasse.

Årets pensjonskostnad for øvrige sikrede ordninger

Mor			Konsern	
2001	2000	Tall i MNOK	2001	2000
5	5	Årets pensjonsopptjening	33	29
-	-	Rentekostnad av påløpt pensjonsforpliktelse	8	14
-	-	Forventet avkastning på pensjonsmidlene	-10	-15
-	-	Resultatført amortisering av estimatavvik	-	-2
5	5	Netto pensjonskostnader	31	26

Årets pensjonskostnad for øvrig sikret ordning til avgått konsernsjef

Mor			Konsern	
2001	2000	Tall i MNOK	2001	2000
5	5	Årets pensjonsopptjening	5	5
1	-	Rentekostnad av påløpt pensjonsforpliktelse	1	-
-1	-1	Forventet avkastning på pensjonsmidlene	-1	-1
5	4	Sum pensjonskostnader	5	4

Pensjonsmidler/-forpliktelse øvrige sikrede ordninger for selskap med netto pensjonsmidler

Mor			Konsern	
2001	2000	Tall i MNOK	2001	2000
-	-	Estimert verdi av pensjonsmidler - markedsverdi	84	110
-	-	Ikke anvendbar overfinansiering	-	-
-	-	Estimert påløpt pensjonsforpliktelse - brutto	81	102
-	-	Netto pensjonsmidler per 31.12.	3	8

Netto pensjonsmidler er presentert som finansielle anleggsmidler

Pensjonsmidler/-forpliktelse øvrige sikrede ordninger for selskap med netto pensjonsforpliktelse

Mor			Konsern	
2001	2000	Tall i MNOK	2001	2000
19	12	Estimert verdi av pensjonsmidler - markedsverdi	89	108
23	17	Estimert påløpt pensjonsforpliktelse - brutto	113	127
-4	-5	Netto pensjonsforpliktelse per 31.12.	-24	-19

Ved beregningen er følgende forutsetninger lagt til grunn:

Diskonteringsrente	6,0%
Forventet avkastning	7,0%
Lønnsregulering	3,3%
G-regulering	2,9%
Pensjonsregulering	2,9%
Arbeidsgiveravgift	5,1% - 14,1%

Førtidspensjon

NSB-konsernet har gjennom tariffavtale pensjonsforpliktelse i tilknytning til avtalefestet førtidspensjonsordning (AFP). Ordningen er regnskapsmessig behandlet i samsvar med Norsk Regnskapsstandard for pensjonskostnader.

NSB BA, MiTrans, Arrive AS og Trafikkservice AS har AFP ordninger sikret gjennom Statens Pensjonskasse. Underkonsernet Nettbuss AS og Flytoget AS har usikrede ordninger.

NSB BA har inkludert forpliktelsen knyttet til AFP i den totale beregnede pensjonsforpliktelsen .

Ved pensjonsberegningen er følgende økonomiske forutsetninger lagt til grunn:

Diskonteringsrente	6,0%
Lønnsregulering	3,3%
G-regulering	2,9%
Arbeidsgiveravgift - sats	5,1% - 14,1%

Forutsatt uttakstilbøyelighet innen de ulike virksomhetsområdene i konsernet, er estimert ut fra faktiske forhold.

Årets kostnad vedrørende førtidspensjonsordning

Mor			Konsern	
2001	2000	Tall i MNOK	2001	2000
-	-	Årets pensjonsopptjening	2	4
-	-	Rentekostnad av påløpt pensjonsforpliktelse	2	1
-	-	Årets kostnad	4	5

Mor			Konsern	
2001	2000	Tall i MNOK	2001	2000
-	-	Pensjonsforpliktelse 31.12.	-41	-48

For øvrig er AFP i NSB BA, MiTrans AS, Arrive AS og Trafikkservice AS en del av den sikrede ordningen i Statens Pensjonskasse.

Øvrige usikrede pensjonsforpliktelser

5 personer har pensjonsavtaler som dekkes over driften. Årets kostnad til denne er 0.

Mor			Konsern	
2001	2000	Tall i MNOK	2001	2000
-	-	Pensjonsforpliktelser over driften	-3	-3

9. Finansposter

Mor			Konsern	
2001	2000	Tall i MNOK	2001	2000
325	198	Renteinntekter	203	160
72	116	Konsernbidrag	-	-
4	4	Agio	4	4
-	-	Utbytte	1	3
-	-	Annen finansinntekt	2	4
402	318	Sum finansinntekter	210	171
345	232	Rentekostnader	342	302
4	4	Disagio	5	4
-	10	Andre finanskostnader	7	12
349	246	Sum finanskostnader	354	318
53	72	Netto finans	-144	-147

10. Kunder

Mor			Konsern	
2001	2000	Tall i MNOK	2001	2000
47	19	Avsatt for usikkerhet i kundefordringer 01.01.	49	21
44	47	Avsatt for usikkerhet i kundefordringer 31.12.	47	49
-3	28	Endring i årets avsetning	-2	28
11	15	Årets konstaterte tap	12	16
1	-	Innbetalinger på tidligere avskrevne fordringer	1	-11
8	43	Sum tap på fordringer	10	33

11. Betalingsmidler

Mor		Konsern	
2001	2000 Tall i MNOK	2001	2000
88	96 Skattetreksmidler	121	127

12. Varelager

Mor		Konsern	
2001	2000 Tall i MNOK	2001	2000
362	362 Reservedeler og komponenter	373	372
-62	-78 Ukuransvurdering	-64	-80
300	284 Sum varelager	309	292

Andel reviderte komponenter utgjør 46,6% av beholdningsverdien av reservedeler og komponenter før nedskrivning for ukurans.

13. Anlegg under utførelse

Mor		Konsern	
2001	2000 Tall i MNOK	2001	2000
1 627	1 442 Anskaffelseskost 01.01.	1 732	1 543
-	- Avgang infrastruktur / tomt	-77	-73
-860	-945 Overførte investeringer	-905	-963
-2	- Overført til andre konsernenheter/selskap	-	-
513	1 130 Beholdningsendring	667	1 225
1 278	1 627 Anskaffelseskost 31.12.	1 417	1 732
195	151 herav balanseførte lånekostnader	195	151

Anlegg under utførelse består i hovedsak av togmateriell under produksjon og eiendomsprosjekter.

14. Varige driftsmidler

Mor Tall i MNOK	Maskiner og utstyr	Person- vogner	Gods- vogner	Loko- motiver	Bygninger	Grunn- arealer	Total
Kostpris 01.01.	1 133	5 567	582	2 034	2 831	296	12 443
Tilgang i år	45	500	-	5	6	-	556
Overført fra anlegg under utførelse	30	650	1	2	177	-	860
Avgang i år	-17	-18	-52	-21	-32	-29	-169
Anskaffelseskost 31.12.	1 191	6 699	531	2 020	2 982	267	13 690
Akk. avskrivninger 01.01.	786	3 311	491	1 197	1 499	132	7 416
Avgang i år	-13	-11	-50	-20	-8	-	-102
Årets avskrivninger	85	198	9	61	79	10	442
Akk. avskrivninger 31.12.	858	3 498	450	1 238	1 570	142	7 756
Årets nedskrivninger	0	-	0	0	-	-	0
Balanseført verdi pr. 31.12.	333	3 201	81	782	1 412	125	5 934
- herav balanseførte lånekostnader	-	103	-	-	-	3	106
Økonomisk levetid Avskrivningsplan	3 - 15 år lineær	15 år lineær	15 år lineær	20 år lineær	10 - 30 år lineær	10 - 100 år lineær	
Årlig leie av ikke balanseførte driftsmidler	38	-	22	1	37	-	98

Konsern Tall i MNOK	Maskiner og utstyr	Person- vogner	Gods- vogner	Loko- motiver	Busser/ lastebiler	Bygninger	Grunn- arealer	Total
Kostpris 01.01.	1 430	6 602	502	2 034	1 917	3 121	505	16 191
Tilgang i år	112	587	-	5	252	22	31	1 009
Overført fra anlegg under utførelse	54	650	1	2	-	198	-	905
Avgang i år	-4	-38	-52	-21	-359	-42	-42	-558
Anskaffelseskost 31.12.	1 692	7 001	531	2 020	1 810	9 299	494	17 547
Akk. avskrivninger 01.01.	926	3 385	491	1 197	1 300	1 564	133	8 996
Avgang i år	45	76	-50	-20	-320	9	-1	-261
Årets avskrivninger	151	272	9	61	140	86	10	729
Akk. avskrivninger 31.12.	1 122	3 733	450	1 238	1 120	1 659	142	9 464
Årets nedskrivninger	-	-	-	-	-	4	-	4
Balansert verdi pr. 31.12.	470	4 068	81	782	690	1 636	352	10 079
- herav balanserte lånekostnader	-	103	-	-	-	4	3	110
Økonomisk levetid Avskrivningsplan	3 - 15 år lineær	15 år lineær	15 år lineær	20 år lineær	5-10 år lineær	10 - 30 år lineær	10 - 100 år lineær	
Årlig leie av ikke balanserte driftsmidler	38	-	22	1	-	37	-	98

Anleggsaktiva som tidligere har vært presentert netto i anleggsnotene, er i år presentert brutto. Dette innebærer at avgang avskrivninger 2001 for enkelte anleggsaktiva viser positive verdier.

15. Goodwill

Tall i MNOK	Konsern	
	2001	2000
Anskaffelseskost 01.01	537	107
Tilgang ny åpningsbalanse Flytoget AS	-	412
Tilgang i år	2	23
Avgang i år	-	-5
Anskaffelseskost 31.12	539	537
Akk. avskrivninger 01.01	78	56
Avgang i år	-	-5
Årets avskrivninger	33	27
Akk. avskrivninger 31.12	110	78
Bokført verdi 31.12	429	459

I ny åpningsbalanse for Flytoget AS for 2000 inngår verdien av prioritet til kjøreveien som avskrives lineært over 30 år.

16. Hjemmeloverføring

Ved selskapsdannelsen i 1996 overtok NSB BA eiendommer fra staten ved forvaltningsbedriften NSB. Arbeidet med hjemmeloverføring er ikke fullført og forventes å ta flere år. For å overføre hjemmel for solgte eiendommer har det i enkelte tilfeller vært nødvendig å ha Jernbaneverkets samtykke til de enkelte overdragelser.

17. Aksjer i datterselskap, tilknyttet selskap og felles kontrollert virksomhet

Aksjer i datterselskap		Selskapets				Verdi i
Tall i MNOK	Anskaffelses	Forretnings-	Stemme- og	egen-	Resultat	balansen
Mor	tidspunkt	kontor	resultatandel %	kapital		per 31.12
Nettbuss AS	01.12.96	Oslo	100	372	36	274
Flytoget AS	01.12.96	Oslo	100	501	-88	670
ROM eiendomsutvikling AS	18.12.98	Oslo	100	482	30	440
MiTrans AS	01.07.99	Drammen	100	16	-	15
Arrive AS	01.07.01	Oslo	100	13	8	12
Trafikkservice AS	01.10.01	Oslo	85	1	-	1
NSB Forsikring AS	01.12.01	Oslo	100	28	-22	50
Øvrige						1
Sum aksjer i datterselskap				1 413	-36	1 463

Aksjer i tilknyttet selskap		Selskapets				Verdi i
Tall i MNOK	Anskaffelses	Forretnings-	Stemme- og	egen-	Resultat	balansen
Mor	tidspunkt	kontor	resultatandel %	kapital		per 31.12
Oslo S Parkering AS	01.04.97	Oslo	25	14		10
Linje arkitekter AS	01.09.00	Oslo	30	0		-
Linx AB	12.05.00	Gøteborg	50	5		6
Øvrige						1
Sum aksjer i tilknyttet selskap				19		17

Aksjer i tilknyttet selskap og felles kontrollert virksomhet

Tall i MNOK		Verdi i				Verdi i	
Konsern	Anskaffelses	Forretnings-	Stemme- og	balansen	Tilgang	Resultat	balansen
	tidspunkt	kontor	resultatandel %	per 01.01	(avgang)	andel	per 31.12
Alesund Bilruter AS	1985	Alesund	50	15	-	2	17
Oslo S Parkering AS	01.04.97	Oslo	25	4	-	-1	3
Narvik Vekst AS	16.06.99	Narvik	41	10	-10	-	0
Linje arkitekter AS	01.09.00	Oslo	30	0	-	-	0
Linx AB	12.05.00	Gøteborg	50	5	-	-	5
Nordlandsbuss AS	01.06.01	Bodø	34	-	12	-	12
Andre		Oslo	50	1	2	-	3
Sum aksjer i tilknyttet selskap				35	4	1	40

18. Fordringer med forfall senere enn ett år

Mor		Konsern	
2001	2000	2001	2000
86	102	86	102
14	-	-	-
1040	-	-	-
910	660	-	-
324	380	-	-
-	16	-	-
2 374	1 158	86	102

19. Rentebærende gjeld og forfallsstruktur

Mor	Tall i MNOK		Konsern	
2001	2000	Rentebærende gjeld per lånetype	2001	2000
-	2 135	Rentebærende gjeld til staten	-	3 254
650	650	Obligasjonslån	650	650
3 539	2 642	Låneopptak under EMTN programmet	3 539	2 642
-	-	- Annet	-	26
4 189	5 427	Sum langsiktig gjeld	4 189	6 572

NSB BA signerte 31. juli 1997 en avtale om en syndikert flervalutakreditt (Multicurrency revolving credit facility) på 2 000 MNOK med 15 norske og internasjonale banker. Kreditten har en løpetid på 7 år. Renten på lånet er NIBOR basert. Per 31.12.01 er det ikke trukket på dette syndikatlånet.

NSB BA la i juni 1998 ut to obligasjonslån i det europeiske markedet. Lånene er på totalt 650 MNOK, løper med fast rente og forfaller endelig i år 2007. Transaksjonen ble arrangert av Handelsbanken Markets, London. Obligasjonslånene er notert på børsen i Luxembourg.

Det ble i 1999 etablert et langsiktig låneprogram for euromarkedet (EMTN-program) med en ramme på 750 mill. Euro. Det er per 31.12.01 tatt opp lån under programmet tilsvarende 3 539 MNOK.

Gjennomsnittlig veid løpetid på morselskapets langsiktige gjeld er 4,6 år per 31.12.01. Gjennomsnittlig durasjon inklusive effekt av rentesikringsinstrumenter er 3,0 år per 31.12.01.

Med unntak av enkelte lån som var tatt opp før 01.12.96 i Nettbuss AS med datterselskaper, skjer all opplåning i NSB-konsernet gjennom morselskapet for viderelåning til datterselskapene.

Den totale rentebærende langsiktige gjelden har følgende forfallsstruktur

År:	Tall i MNOK
2002	763
2005	986
2007	650
2008	275
2011	1 515

Oversikt over obligasjonslån/lån under EMTN programmet

Beløp	Rente	Forfall
JPY 10 bill	0,10 %	2002
CHF 150 mill	3,75 %	2005
USD 25 mill	6,91 %	2005
350 mill kr	5,75 %	2007
300 mill kr	5,85 %	2007
USD 30 mill	7,05 %	2008
JPY 3,8 bill	1,70 %	2011
EUR 150 mill	4,625 %	2011

20. Finansiell markedsrisiko

Valutarisiko

For å utnytte fordelene av gunstigere rentebetingelser i andre lånemarkeder tar NSB opp lån i utenlandsk valuta. Slike lån byttes til norske kroner gjennom valutabytteavtaler. NSB tar ikke valutarisiko i finansforvaltningen.

Renterisiko

NSB er eksponert for endringer i NIBOR (Norwegian Interbank Offered Rate) på alle lån som er basert på flytende rente. Morselskapet benytter rentesikringsinstrumenter for å redusere renterisikoen og oppnå ønsket rentestruktur på sin gjeld. Se også note 19.

Status for valuta- og rentesikringsinstrumenter per 31.12.01

Beløp	NSB betaler	NSB mottar	Instrument	Forfall
NOK 100	NOK 5,64 %	NOK	NIBOR 6 mndr. Rentebytteavtale	2003
NOK 754	NOK 6,83 %	CHF	Fast: 3,75% Rente- og valutabytteavtale	2005
NOK 232	NOK 6,71 %	USD	Fast: 6,76% Rente- og valutabytteavtale	2005
NOK 100	NOK 5,92 %	NOK	NIBOR 6 mndr. Rentebytteavtale	2007
NOK 200	NOK NIBOR 6 mndr.	NOK	5,75 % Rentebytteavtale	2007
NOK 151	NOK NIBOR 6 mndr.	JPY	Fast: 1,86% Rente- og valutabytteavtale	2008
NOK 275	NOK NIBOR 6 mndr.	USD	Fast: 7,38 Rente- og valutabytteavtale	2008
NOK 200	NOK 6,04 %	EUR	Fast: 4,625% Rentebytteavtale	2009
NOK 310	NOK 6,83 %	EUR	Fast: 4,625% Rentebytteavtale	2010
NOK 410 *)		NOK	0,18 %	2011
NOK 410	NOK 6,20 %	EUR	Fast: 4,625% Rente- og valutabytteavtale	2011
NOK 310	NOK NIBOR 6 mndr.	EUR	Fast: 4,625% Rente- og valutabytteavtale	2011

*) NSB har utstedt en opsjon som gir motparten rett til å kreve at NSB skal betale fast rente på 6,195% på 410 MNOK fra 2002 til 2011. Opsjonspremien mottar NSB i form av halvårslige betalinger tilsvarende 0,18% p.a. i perioden 1999-2011.

Obligasjoner og sertifikater

NSB plasserer overskuddslikviditet i norske obligasjoner og sertifikater. Porteføljen per 31.12.01 var på ca 526 MNOK vurdert til kostpris og hadde en gjenværende løpetid på 0,13 år. Markedsverdien tilsvarende bokført verdi.

21. Andre avsetninger for forpliktelser

Mor		Konsern	
2001	2000 Tall i MNOK	2001	2000
78	136 Restrukturering	78	136
114	183 Miljøforpliktelse	119	183
-	- Uopptjent inntekt	26	-
192	319 Sum	223	319

Restrukturering

Ved etableringen av NSB BA bevilget Stortinget tilskudd til restrukturering med i alt 870 millioner kroner. Bakgrunnen for tilskuddet var at NSB BA skulle etableres med en sunn økonomisk basis, slik at selskapet er i stand til å tilpasse seg teknologiske og markedsmessige endringer. For å gjøre dette ble det beregnet et behov for dekning av restruktureringskostnader på i alt 912 millioner kroner (nåverdi). Konkret gjaldt dette kostnader knyttet til:

- personalsenteret (håndtering av overtallighet)
- førtidspensjon
- teknisk opplæring knyttet til ny verkstedstruktur
- ekstraordinært vedlikehold på El 14-lokomotiver og BM 69-nærtogsett.

Per 31. desember 2001 gjenstår 78 MNOK av bevilgningen. Beløpet vil bli benyttet i takt med avslutningen av de ulike restruktureringsprosjektene.

22. Annen kortsiktig gjeld

Mor		Konsern	
2001	2000	2001	2000
12	38	176	105
718	534	845	617
193	197	265	215
923	769	1286	937

23. Pant- og garantistillelser

NSB BA har ingen pantstillelser eller garantiforpliktelser per 31.12.01.

24. Skatter

Tall i MNOK	Mor		
	31.12.01	31.12.00	Endring
Spesifikasjon av midlertidige forskjeller			
Omløpsmidler/Kortsiktig gjeld	-42	-80	38
Anleggsmidler/Langsiktig gjeld	2193	1946	247
Sum forskjeller	2 151	1 866	285
Underskudd til fremføring	-954	-701	-253
Grunnlag utsatt skatt	1 197	1 165	32
herav 28 % utsatt skatt	335	321	14

	2001	2000
Analyse av skattegrunnlag		
Resultat før skatter, inkl. ekstraordinære poster	40	-347
Endring midlertidige forskjeller	-285	249
Permanente forskjeller	-8	-11
Årets skattegrunnlag	-253	-109

Endring utsatt skatt	14	-100
Årets skattekostnad	14	-100

	2001	2000
Avstemning av årets skattekostnad		
Skatt på årets ordinære resultat	11	-97
Skatt på permanente forskjeller	-2	-3
For mye (lite) avsatt utsatt skatt tidligere år	5	-
Årets skattekostnad	14	-100

Tall i MNOK	Konsern		
	31.12.01	31.12.00	Endring
Spesifikasjon av midlertidige forskjeller			
Omløpsmidler/kortsiktig gjeld	110	115	-5
Anleggsmidler/langsiktig gjeld	1 863	1 371	492
Sum midlertidige forskjeller	1 973	1 486	487
Underskudd til fremføring	-1 212	-710	-502
Grunnlag utsatt skatt	761	776	-15
Utsatt skatt 28%	214	218	-4

	2001	2000
Analyse av årets skattekostnad		
Betalbar skatt	2	1
Endring utsatt skatt	-4	-121
For lite/ (mye) avsatt skatt tidligere år	4	-3
Årets skattekostnad	2	-123

25. Årets endring av EK

Mor	Konsern
2001 Tall i MNOK	2001
4 650 Egenkapital 01.01	3 978
Fusjon 01.01	-2
2 135 Kapitalforhøyelse	2 135
26 Resultat 01.01 - 31.12.	-33
6 811 Egenkapital 31.12	6 078

Kapitalforhøyelse

NSB BA fikk i 2001 et egenkapitalinnskudd på 2135 MNOK, jfr. St.melding nr 48 (2000-2001).

Det er gjennomført en fusjon innen Nettbuss-konsernet som påvirker konsernets egenkapital.

Viktige hendelser i NSB 2001

Offensiv kurs

NSBs styre har staket ut en offensiv kurs for konsernet. Det nye strategiske fundamentet skal skape økt lønnsomhet og vekst. NSB satser på å være det ledende persontrafikkselskapet i Norge, og satser også aktivt på godstrafikk gjennom etablering av eget aksjeselskap (CargoNet) og allianser med skandinaviske og internasjonale aktører innenfor såkalte kombinerte transporter.

NSB skal satse offensivt fremover med fokus på økt lønnsomhet og vekst. Ambisjonene er å bli kundenes favoritt og Nordens mest nyskapende transportkonsern. NSB BA skal øke sine inntekter med 200 millioner kroner og redusere sine kostnader med 300 millioner kroner innen 2003, og staten har konvertert et statslån på 2,1 milliarder kroner til egenkapital. For persontrafikkvirksomheten er hovedstrategien å utvikle produkter innen buss og tog for å oppnå økt omsetning i eksisterende markeder og utvidelse til nye. Det understreker også den nye forretningsidéen: NSB skal utvikle, produsere og markedsføre sikre og attraktive landbaserte persontransportprodukter i Norden med forutsigbar kvalitet tilpasset kundenes behov.

Ny vekst innen persontogtrafikken forutsetter en infrastruktur og materiell som sikrer kortere kjøretid, høyere frekvens og god punktlighet sammen med høy trafikkisikkerhet. Med begrensede midler betyr det at det først og fremst skal satses i folkerike områder.

Styret i NSB har vedtatt ambisiøse, men ikke urealistiske mål, for å sikre økt lønnsomhet og vekst og dermed sikre arbeidsplassene. Blant flere strategiske mål er at NSB skal være en av Norges 10 mest attraktive arbeidsgivere i fremtiden. Et annet mål at NSBs virksomhet ikke skal føre til skader på mennesker eller miljø.

Hovedkontor i Prinsens gate

NSBs styre har besluttet at hovedkontoret for konsernet skal ligge i Prinsensgate 7-9, som i dag, Huseieren KLP skal bruke store deler av 2002 på å bygge om lokalene, slik at de skal bli best mulig tilpasset NSBs behov.

Konsernsjef Einar Enger mener det er mange gode grunner for at denne løsningen er valgt. - For det første blir de nye lokalene tilpasset vår nye organisasjon og arbeidsform, og vi får i tillegg en billigere løsning, sier Enger. Han understreker at mer enn 80 prosent åpne, team- og prosjektbaserte kontorløsninger også fører til mer synlige ledere, slik konsernsjefen har lagt vekt på i alle sammenhenger.

Vedlikehold ble eget AS

Mantena AS er fra 2. januar navnet på det nye vedlikeholdsselskapet i NSB. Vedlikeholdsavdelinger i Oslo, Trondheim, Skien, Drammen, Stavanger og Bergen utgjør stammen i det nye selskapet som ved starten får til sammen 1 000 ansatte og vel en milliard kroner i omsetning.

- Etableringen Mantena er et ledd i å dyktiggjøre oss for morgendagens konkurransesituasjon, sier konsernsjef Einar Enger, og ønsker den nye datteren velkommen. I forretningsplanen for Mantena går det frem at selskapet skal realisere kostnadsbesparelser. Dette ligger til grunn i NSBs konsernplan. - Med dette skal vi kunne skape en konkurransekraft i NSB BA, sier konsernsjefen. De ansattes organisasjoner støtter opp om den nye etableringen, og er representert i det nye selskapets styre og bedriftsforsamling. Administrerende direktør er Ole Edvardsen.

Jærbanen i skuddet

I januar rullet de siste togsettene av Type68 bort fra Jæren. Dette ble markert med en ekstratur fra Stavanger til Egersund for spesielt interesserte. I samme måned kunne NSB bekrefte at Jærbanen hadde satt punktlighetsrekord i år 2000 med 93 prosent. Verksted Kvalaberg er klar til å ta i mot den nye lokaltogtypen, Type72 som forventes å ankomme Stavangerområdet i løpet av år 2002/2003. Fra juni ble halvtimesfrekvensen utvidet til Nærbø. NSB tilbyr nå halvtimesavganger utenfor den nyetablerte bompengeringen på Nord-Jæren.

Gjøvikbanen opprettholder tilbudet

I september besluttet NSB å opprettholde togtilbudet på Gjøvikbanen, basert på motorvognmateriell i en ny og integrert lokal- og regiontogmodell. NSB vil opprettholde togtilbud så lenge det finnes offentlig og/eller privat betalingsvilje. Administrasjonen skal videre vurdere alternative løsninger for materiell.

NSB Trafikkservice AS

Den 29. juni 2001 ble det nye togrenholdsselskapet NSB Trafikkservice AS stiftet. Selskapet eies av NSB og ISS, med henholdsvis 85 og 15 prosent. Hensikten med å etablere selskapet er å redusere kostnadene og øke kvaliteten på togrenholdet. I det nye selskapet er togrenhold kjemevirksomheten, noe som betyr et viktig løft for renhold som fag. Høsten 2001 ble benyttet til forberedelser, og alt renholdet i NSB BA ble overført til det nye selskapet da det kom i normal drift 1. januar 2002. Selskapet ledes av administrerende direktør Knud Thiesen, som har sin bakgrunn fra ISS. Visekonsernsjef Arne Wam er selskapets styreleder.

Billettsalg hos Narvesen

I løpet av 2001 ble billettsalgene i NSB Mellomdistanse overført til Narvesen. Intensjonen er å øke tilgjengeligheten for kjøp av togbilletter, både i form av flere salgssteder og utvidede åpningstider. Servicenivået følger konkrete krav som tilfredsstiller både NSBs og Narvesens krav til kundeservice. Alle typer billetter er tilgjengelige hos Narvesen. Billetter som krever reservasjon må imidlertid forhåndsbestilles. Det kan gjøres hos NSB Kundetelefon eller fra en direktelinje i tilknytning til billettsalget hos Narvesen. Kunden får uansett et referansenummer og kan hente ut billetten hos Narvesen. Billetten kan også sendes hjem. Satsingen på å tilrettelegge for den fremtidige måten å selge billetter på inkluderer internett og bruk av kredittkort i toget. Kjøp av togbillett via internett er allerede mye benyttet, og i løpet av høsten 2001 ble det også mulig for kundene å betale med kredittkort i alle intercitytogene.

Bedre oversikt

Det er innført en ny IT-løsning for turnusplanlegging, personell disponering og oppgjør for å bidra til økt effektivitet og bedre kvalitet for turnus- og tjenestelister for kjørende personell. Dette skal sikre bedre oversikt, styring og kontroll i den operative personell disponeringen. Deler av dette ble tatt i bruk for konduktører fra januar i 2001, mens det er tatt i bruk for lokomotivførere og skal gjelde for ruteendringen i juni i 2002. Korttidsplanlegging og oppgjør vil bli satt helt i drift i 2002.

NSB Gods blir CargoNet

I april 2001 ble det klart at NSB Gods etableres som aksjeselskap fra årsskiftet 2001-2002. Det svenske Rail Combi inngår som datterselskap i det nye selskapet som fikk navnet CargoNet AS. CargoNet AS vil eies 55 prosent av NSB BA, mens Green Cargo AB (Svenska Järnvägar) eier 45 prosent av aksjene. Det nye selskapet utgjør eiernes satsing på container og andre godstransporter i Skandinavia i et sammenhengende rutenett mellom landene og inn i det europeiske markedet.

Nye avtaler

Våren 2001 inngikk NSB Gods samarbeidsavtale med Hupac i Sveits og Kombiverkehr i Tyskland for å utvikle et europeisk nettverk for containertransport og for Tor Line i Brevik havn ble det opprettet en containerpendel til Oslo.

Revisors beretning

Til generalforsamlingen i NSB BA

Revisjonsberetning for 2001

Vi har revidert årsregnskapet for NSB BA for regnskapsåret 2001, som viser et overskudd på MNOK 26 for morselskapet og et underskudd på MNOK 33 for konsernet. Vi har også revidert opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet. Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømpoppstilling, noteopplysninger og konsernregnskap. Årsregnskapet og årsberetningen er avgitt av selskapets styre og daglig leder. Vår oppgave er å uttale oss om årsregnskapet og øvrige forhold i henhold til

revisorlovens krav.

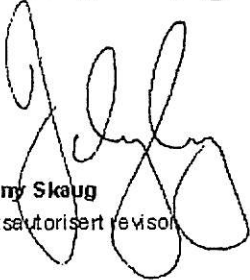
Vi har utført revisjonen i samsvar med revisorloven og norsk god revisjonsskikk. God revisjonsskikk krever at vi planlegger og utfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon. Revisjon omfatter kontroll av utvalgte deler av materialet som underbygger informasjonen i årsregnskapet, vurdering av de benyttede regnskapsprinsipper og vesentlige regnskapsestimer, samt vurdering av innholdet i og presentasjonen av årsregnskapet. I den grad det følger av god revisjonsskikk, omfatter revisjon også en gjennomgåelse av selskapets formuesforvaltning og regnskaps- og intern kontroll-systemer. Vi mener at vår revisjon gir et forsvarlig grunnlag for vår uttalelse.

Vi mener at

- årsregnskapet er avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et uttrykk for selskapets og konsernets økonomiske stilling 31. desember 2001 og for resultatet og kontantstrømmene i regnskapsåret i overensstemmelse med norsk god regnskapsskikk.
- ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av regnskapsopplysninger i samsvar med norsk lov og god regnskapsskikk.
- opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Oslo, 05. april 2002

PRICEWATERHOUSECOOPERS 


Jonny Skaug
Statsautorisert revisor