

# *Trafikdage 98*

## *Udlicitering af bustrafik*

*Jesper Andersen, PLS Consult*

---

### **Udlicitering af buskørsel**

Transportrådet har anmodet PLS Consult om at foretage en analyse af konsekvenserne af udliciteringen af den kollektive bustrafik, som er foretaget i Danmark op gennem halvfemserne. Der er kun tale om en delvis udlicitering, idet nogle amter har endnu ikke foretaget udlicitering eller har kun udliciteret en mindre del af deres kørsel. Endelig har enkelte større byer ikke ønsket at udlicitere den kommunale kørsel.

### **Formål**

Formålet med analysen har været at klarlægge hvilke konsekvenser en udlicitering af bustrafikken har fået for samfundet og for branchen. Analysen danner desuden baggrund for en vurdering af de fremtidige perspektiver for udliciteringen af bustrafikken.

### **Metode**

Til analysen af busmarkedet, udliciteringsomfanget og prisudviklingen er der indsamlet oplysninger via Trafikselskaberne herunder udbudsmateriale, resultater af udliciteringerne, planer for til fremtidige udliciteringer. Desuden er der foretaget en række telefoninterview med nogle medarbejdere i trafikselskaberne med henblik på at indhente supplerende oplysninger og med henblik på at få mere generelle vurderinger af effekterne af udliciteringen i de enkelte amter.

Til analysen af operatørernes regnskaber er der via JB Business Information indhentet offentliggjorte regnskaber for 28 operatører. Derudover er der indsamlet fortrolige regnskabs- og kalkulationstal fra et mindre antal operatører. Disse oplysninger er dels anvendt til en kvalificering af regnskabsanalysen og til en analyse hvor besparelserne hos operatørerne kommer fra. Konsulentfirmaet har desuden foretaget en række dybdegående interviews af de udvalgte operatørvirksomheder med henblik på en nærmere kortlægning af konsekvensen af udliciteringen for operatørvirksomhederne.

Hos leverandører til busoperatørerne er der foretaget en række personlige interviews og telefoninterviews med henblik på indhente informationer om udviklingen på busmarkedet og på hvilke områder, der er hentet besparelser.

## **Direkte konsekvenser af udliciteringerne**

### *Prisudvikling*

Ved indførelse af udlicitering blev der fra starten qua konkurrencen tale om prisfald på udførelse af bustrafikken i forhold til de kontraktpriser man betalte henholdsvis i HT-området og i de amtslige trafikselskaber uden for HT-området.

Prisfaldet er fortsat fra 1994 til og med 1997 (undersøgelsesperioden), så der har i perioden været tale om væsentlig skærpelse af priskonkurrencen. Målt i 1994 priser (indeks 100) er den gennemsnitlige køreplantimepris faldet fra omkring 335 Kr. Til omkring 280 Kr., altså et fald på 15-20%. Sammenlignes priserne med de priser, der betales for den gamle type kontraktkørsel er der tale om større besparelser. Under to forskellige sæt af forudsætninger vurderes denne kontraktpris at ligge mellem 343 Kr. og 359 Kr. pr. køreplantime (prisindeks 100), dvs. et prisfald på mellem 18-22%. Ud fra de beregnede tal betyder udliciteringen en årlig besparelse på den udliciterede trafik på omkring 365 mio. Kr. Det vurderes, at havde hele trafikken i HT-området og i de amtslige trafikselskaber været udliciteret, ville den årlige besparelse beløbe sig til 550 mio. Kr.

Der er meget stor variation i køreplantimepriserne. Den væsentligste årsag til det er de store udsving i kørselsomfanget pr. bus på de enkelte kontrakter, hvilket naturligt giver store udsving i timepriserne, idet de faste omkostninger bliver fordelt på et meget varierende antal køreplantimer. Derudover varierer også intensiteten i priskonkurrencen, idet der er stor forskel på de enkelte udbudspakkers attraktivitet.

Ved en nærmere analyse af de afgivne priser på 10 udbudspakker viste det sig at der normalt var stor spredning på de afgivne priser på de enkelte pakker. Det betyder imidlertid ikke, at der ikke er tale om en intens priskonkurrence på disse udbud, idet oftest var der tale om, at 2 til 3 af de laveste bud lå meget tæt på hinanden prismæssigt.

### *Busbestand*

Der er ved mange udbud sket en udskiftning af busoperatøren. Den nye busoperatør har ofte ikke været i besiddelse af brugte busser til at overtage den vundne kørsel, så hvis der har været tale om et udbud uden tvungen busovertagelse fra den oprindelige entreprenør, er der blevet indsat fabriksnye busser. Der har også i de senere år været meget skrappe krav fra nogle af trafikselskaberne med hensyn til busalder. Ved udbud i 1997 så man f. eks., at i 3 tilfælde at andelen af nye busser efter licitationen blev

henholdsvis 50%, 70% og 79%. Alt i alt har det betydet en væsentlig foryngelse af busbestanden.

#### *Antal busoperatører*

Som et resultat af den skærpede markedssituation er der sket en væsentlig reduktion i antallet af busoperatører dels som et resultat af at større busoperatører har købt virksomheder op og dels fordi en række mindre virksomheder simpelthen er blevet lukket samtidig med ophøret af den oprindelige entreprenørkontrakt. I fem amter uden for HT-området, hvor hovedparten af kørslen er udliciteret er antallet af busoperatører faldet fra 143 til 68 - altså en halvering. I virkeligheden er udviklingen meget mere drastisk hvis man ser på fordelingen af kørslen på busoperatører. Det afslører at en meget stor del af kørslen er fordelt på et lille antal selskaber. Der er ikke noget der tyder på at koncentrationstendenserne er ophørt - tværtimod.

### **Indirekte virkninger af udliciteringerne**

#### *Busmarkedet*

Der er sket en radikal ændring af markedet for brugte busser. Tidligere var der nærmest tale om at de fleste busser cirkulerede i lukkede kredsløb mellem forhandler og den enkelte busoperatør, og det var meget begrænset antal af brugte busser, der blev sendt ud på brugtbilsmarkedet. Med det store antal udskiftninger af busoperatører ved licitationerne er der et helt andet behov for at handle busser via brugtbilsmarkedet. Man har allerede på de faldende priser på brugte busser kunne aflæse det stigende pres på brugtmarkedet.

Situationen bliver yderligere forværret af den store andel af nye busser, som de vindende busoperatører anvender i deres kørsel. Hvis det ikke meget hurtigt sker en radikal ændring i andelen af udskiftninger, må der forudses et reelt sammenbrud på markedet for brugte busser. Selv om man i højere grad vil indsætte brugte busser vanskeliggøres omplacering af busser af de mange forskellige bustyper, der anvendes og af de forskellige specifikationer, som trafiksselskaberne opstiller i forbindelse med licitationerne.

#### *Pres på leverandørerne*

Den øgede konkurrence som busoperatørerne udsættes for afspejler sig også i forholdet til leverandørerne til branchen. Ændringen i sammensætningen af virksomhederne i branchen i retning af større virksomheder og med nye internationale virksomheder på banen har bevirket, at indkøbsfunktionen hos operatørerne er blevet mere professionel. Der anvendes i langt højere grad licitation ved større indkøb, og

der er en meget stor omkostningsbevidsthed hos indkøberne. Der er på områder som indkøb af busser, dæk, forbrugsvarer og reservedele opnået væsentlige besparelser.

#### *Effektivisering af driften hos operatørerne*

Der er stor forskel på operatørernes udgangspunkt med hensyn til effektiviteten i driftstilrettelæggelsen. Der er derfor også stor forskel på hvilke effektiviseringsmuligheder de enkelte virksomheder har haft i den aktuelle situation. Virksomheder, hvor der ikke tidligere har været et privatøkonomisk incitament, har kunnet fremvise væsentlige besparelser. Af besparelsesmuligheder der er udnyttet kan nævnes: reduktion af reservechauffører der sidder stand by, diverse lokalaftaler er blevet opsagt og reduktion af sygelighed og mere striks administration af 120 dags reglen.

En mere stram tolkning af aftaler og en nøjeregnende planlægning af i en række tilfælde givet effektiviseringer af enkelttjenester på op til 5%.

Administrationsomkostninger har i de privatejede virksomheder ligget på et beskedent niveau, hvorimod de offentligt ejede virksomheder traditionelt har ligget på et højere niveau. Der er nu sket en opstramning over hele linien, og de fleste steder er administrationen reduceret til et absolut minimum.

#### *Busoperatørernes økonomi*

Den største del af prisreduktionen er ikke hentet gennem besparelser i virksomheden eller gennem besparelser ved indkøb. Den er derimod hentet ved en reduktion i operatørens fortjeneste. En analyse af 28 operatørers regnskaber viser at virksomhedernes afkastningsgrad er faldet markant. En sammenligning med andre brancher viser også en markant lav afkastningsgrad i busbranchen. Målt i forhold til virksomhedernes finansielle risiko og likviditetssituation viser regnskaberne en meget negativt billede. Hovedparten af virksomhederne er økonomisk dårligt rustede til at fortsætte i et meget konkurrencepræget marked.

### **Konklusion**

På det korte sigt har udbyderne af kollektiv trafik (trafikselskaberne) opnået den ønskede effekt ved udlicitering af kørslen. Der er blevet etableret et konkurrencepræget marked mellem busoperatørerne, og der er opnået endog meget væsentlige besparelser på bustrafikken.

Imidlertid har omlægningen haft nogle store omkostninger for busoperatørerne, hvilket har bevirket en stor strukturændring i branchen og stærk forværring af de tilbageblevne virksomheders økonomiske fundament.

På sigt kan en fortsættelse af den nuværende udvikling bevirke, at nogle af forudsætningerne for, at et frit marked kan fungere, kan bortfalde. To væsentlige forudsætninger for et frit marked for kollektiv trafik er et velfungerende marked for brugte busser og et tilstrækkeligt antal busoperatører, der vil konkurrere om at udføre den kollektive trafik. Begge disse forudsætninger kan ikke opfyldes, hvis den nuværende udvikling fortsætter.