

# 1. Beretning for 1997

## 1.1. Formål og opgaver

Statsvirksomheden BornholmsTrafikken er oprettet ved lov nr. 272 af 23/5 1973, og har til formål at drive trafik med passagerer, post og gods til og fra Bornholm samt udøve anden virksomhed, der står i naturlig forbindelse hermed. BornholmsTrafikkens virksomhed skal tilrettelægges således, at den bliver til størst mulig gavn for og tjener til fremme af øens erhvervsliv og de enkelte indbyggers erhvervsmuligheder. Dette skal ske under behørig hensyntagen til kravene om en økonomisk og forsvarlig drift og det foreliggende eller forventede trafikunderlag.

## 1.2. Målsætninger

Med ovenstående formålsparagraf er det BornholmsTrafikkens målsætning at sikre, at der udbydes tilstrækkelig og hensigtsmæssig kapacitet, der under hensyn til kravet om økonomisk og forsvarlig drift skal tilpasses den forventede efterspørgsel, dog således, at der af trafikpolitiske hensyn til stadighed udbydes en basiskapacitet.

Det er endvidere BornholmsTrafikkens målsætning at tilbyde de rejsende en tidssvarende service såvel i land som ombord på rederiets færger.

De specifikke mål og disses opfyldelse fremgår af de efterstående resultat- og aktivitetsanalyser samt beretningen i øvrigt.

## 1.3. Aktiviteter

Dette afsnit beskriver i hovedtræk trafikudviklingen og udviklingen i den udbudte kapacitet. De realiserede trafiktal og den udbudte kapacitet fremgår specifikt af resultat og aktivitetsanalyse under afsnit 3.1.

### *Årets trafikudvikling*

På alle ruter har der i 1997 været fremgang i antallet af passagerer i forhold til 1996. I forhold til forventningerne på FL 1997 har der imidlertid været tilbagegang på Københavns- og Ystadruterne, mens der har været fremgang på Mukranruten.

Det samlede antal befordrede personbiler er steget i forhold til både 1996 og FL 1997. Kun på Københavnsruten har der i forhold til 1996 og FL 1997 været en mindre tilbagegang.

Det samlede antal lastbiler og busser er steget i forhold til 1996 men er uændret i forhold til FL 1997.

På Neu Mukran-ruten er den konstante fremgang siden rutens etablering i 1993 også fortsat i 1997. Denne udvikling er mest markant for privattrafikken.

Den samlede trafikudvikling i 1997 må betragtes som tilfredsstillende set i forhold til det realiserede i 1996, selvom den ikke helt levede op til forudsætningerne på FL 1997.

### *Den udbudte kapacitet*

BornholmsTrafikken rådede i 1997 over tre færges, M/F Jens Kofoed og M/F Povl Anker, der ejes af BornholmsTrafikken selv, og den indchartrede M/F Peder Olsen.

BornholmsTrafikkens fartplan tilrettelægges med udgangspunkt i en basissejlad, der er sammensat af en daglig tur til og fra København, to daglige ture til og fra Ystad samt to ugentlige ture til og fra Neu Mukran. I højsæsonen suppleres med yderligere ture, der i videst muligt omfang tilpasses den forventede efterspørgsel. I løbet af året kan der endvidere ske yderligere tilpasning i forhold til ændrede forudsætninger for efterspørgslen eller færgernes drift.

På Københavnsruten medførte M/F Povl Ankers havari i januar 1997, og den derved nedsatte kapacitet som følge af M/F Peder Olsens indsættelse som erstatning herfor, behov for et større antal ture. Dette er primært årsagen til det øgede antal ture på Københavnsruten. Endvidere er indsat i alt 52 godsture, hvoraf de 36 var indlagt i fartplanen ved årets start, og de resterende skyldes behov, der er opstået i løbet af året. Disse godsture havde til formål at kompensere for den ofte manglende plads i forhold til efterspørgslen for såvel personbiler som lastbiler på nattere på Københavnsruten.

Samtidig er der på Ystad-ruten sket en fortsat tilpasning til de faldende trafiktal, der kunne registreres frem til 1996. Således er det årlige antal enkeltture reduceret med mere end 250 siden 1993.

For alle ruter er den udbudte passagerkapacitet som følge af tilpasning til forventet efterspørgsel reduceret med 2% i forhold til FL 97 og 4% i forhold til 1996. Samtidig er vogndækskapaciteten i forhold til både 1996 og FL 97 forøget med 2% som følge af de indsatte godsture.

Tilpasningen illustreres endvidere ved de kapacitetsudnyttelsesindeks, der er vist i afsnit 3 om Resultatanalyse. Kapacitetsudnyttelsen for passagerkapaciteten ses at være relativt konstant, hvilket kan tages som et udtryk for, at den udbudte kapacitet er tilpasset periodens trafiktal, der har været overvejende faldende. Kapacitetsudnyttelsen for vogndækket (personbilenheder) er steget, primært som følge af, at udviklingen i personbilenheder har været mere positiv end for passagerer.

De realiserede trafiktal og den udbudte kapacitet fremgår specifikt af efterfølgende resultat og aktivitetsanalyse.

#### **1.4. Væsentlige begivenheder i året**

1997 indledtes på dramatisk vis med M/F Povl Ankers kollision med et lettisk fragtskib i tæt tåge i Øresund om morgenen den 16. januar. Kollisionen medførte et ekstraordinært værftsoophold med deraf følgende ulemper for transporten af passagerer og gods til København. I forbindelse med værftsoopholdet benyttedes lejligheden til at gennemføre en række andre værftsopgaver således, at værftsoophold kunne undgås i 1998.

Samme dag, den 16. januar, afholdtes en forespørgselsdebat i Folketinget vedrørende den fremtidige trafikbetjening af Bornholm m.m., der mundede ud i, at trafikministeren nedsatte et udvalg, der skulle analysere trafikbetjeningen af Bornholm. Dette arbejde tog bl.a. udgangspunkt i BornholmsTrafikkens egen analyse af mulighederne for hurtigfærgesejls. Arbejdet blev afsluttet i december med rapporten "Analyse af den fremtidige trafikbetjening af Bornholm".

Det var fra årets start planlagt, at M/F Peder Olsen skulle oplægges i vintermånederne, hvor den hidtil udelukkende havde været benyttet til to ugentlige ture til Mukran. Disse ture blev i 1997 udført af M/F Povl Anker og M/F Jens Kofoed på bekostning af en tur til Ystad. Oplægningen den første del af året blev dog afbrudt af den nævnte kollision, hvorefter M/F Peder Olsen blev indsat som erstatningstonnage.

Der er i 1997 igangsat et vedligeholdelses-/ levetidsforlængelsesprogram for BornholmsTrafikkens to egne færges med det formål, at sikre færgernes drift i de kommende 10 - 15 år. Programmet har i 1997 især omfattet reovering af tanke og rørsystemer.

Længere tids diskussioner mellem BornholmsTrafikkens ledelse og matroser om arbejdstidstilrettelæggelse medførte, at matroserne den 19. november nedlagde arbejdet i 23 timer. Arbejdsnedlæggelsen medførte, at en lang række rejsende strandede på Bornholm og måtte indkvarteres på flere af de bornholmske hoteller. Arbejdet blev genoptaget den 20. november og der er efterfølgende opnået enighed mellem parterne.

BornholmsTrafikkens takster blev i 1997 fastholdt på 1996-niveau i overensstemmelse med budgetteringsforudsætningerne for FL 1997. Det er naturligtvis ikke muligt direkte at aflæse effekten heraf, men det må konstateres, at trafiktallene har været stigende på stort set alle områder i forhold til 1996.

#### **1.5. Vurdering af årets resultat**

##### ***Et godt resultat***

1997 blev et godt år for BornholmsTrafikken, hvor de senere års negative udvikling i trafiktal blev vendt. Sammen med bestræbelserne på konstant at effektivisere driften, har den positive udvikling i trafiktallene, medført et væsentligt forbedret økonomisk resultat i forhold til både finanslovsbevillingen for 1997 og resultatet for 1996. Det økonomiske resultat må derfor betegnes som tilfredsstillende.

### ***Overskud i forhold til bevilling***

Det samlede driftsresultat blev et overskud på 23,5 mio.kr. mod et overskud på 0,3 mio.kr. i 1996.

Overskuddet skyldes væsentligst reducerede udgifter til skibenes såvel ordinære som ekstraordinære drift. Forbedringen i forhold til 1996 på 23,2 mio.kr skyldes dels, at bevillingen var 16,3 mio.kr. større i 1997 og dels, at BornholmsTrafikkens egentlige drift er forbedret med 6,9 mio.kr.

Der har endvidere været afholdt anlægsudgifter på 22,0 mio.kr. mod en anlægsbevilling på 20,9 mio.kr., svarende til et underskud i forhold til bevillingen på 1,1 mio.kr.

I forhold til den samlede bevilling til drift og anlæg er der således et overskud på 22,4 mio.kr.

En mere specifik gennemgang af årets resultat i forhold til bevillingen findes i kapitel 3. Resultatanalyse.

## **1.6. BornholmsTrafikken de kommende år**

### ***Tonnagesituationen.***

Det af trafikministeren nedsatte udvalg afgav som nævnt i december 1997 rapporten "Analyse af den fremtidige trafikbetjening af Bornholm", der skitserede flere alternative modeller for BornholmsTrafikkens fremtidige tonnagesammensætning m.v. Med baggrund i rapporten fremlagde regeringen i december 1997 en redegørelse, hvor der foreslås to alternative modeller for en forsøgsperiode fra maj 1999 til udgangen af 2002. Modellerne beskriver muligheder for sejlads med henholdsvis hurtigfærge eller konventionel færge.

Redegørelsen tager bl.a. udgangspunkt i det forhold, at BornholmsTrafikkens charteraftale for M/F Peder Olsen udløber i maj 1999, og der derfor er behov for en hurtig politisk afklaring. Af redegørelsen fremgår endvidere, at regeringen ikke har ønsket at træffe beslutning om den langsigtede tonnagesammensætning på det foreliggende grundlag. Regeringen finder det mere hensigtsmæssigt, at en mere varig beslutning herom først tages, når konsekvenserne af bortfaldet af det toldfrie salg og etableringen af den faste forbindelse over Øresund er kendt.

Regeringen lægger i redegørelsen op til, at der i løbet af foråret træffes endelig beslutning om tonnagesammensætningen i forsøgsperioden, således at aftalerne kan forhandles på plads inden udløbet af charteraftalen for M/F Peder Olsen.

## ***Produkter***

BornholmsTrafikken indgik i 1996 et samarbejde med Sydbornholms Turistbureau og Bornholms Booking Center om udstedelse af et fælles pakkerejsekatalog med tilknyttet fælles markedsføring. Samarbejdet fortsatte delvist i 1997. Bornholms Booking Center blev imidlertid opløst, og den ene part i samarbejdet ønskede ikke længere at deltage i udarbejdelsen af det samlede pakkerejse katalog. Samarbejdet er fortsat mellem Nexø Dueodde Turistbureau, Sydbornholms Turistbureau og BornholmsTrafikken.

BornholmsTrafikken vurderer, at virksomheden med det nu etablerede samarbejde om pakkerejser har valgt en rigtig vej fremad inden for rejsemarkedet. Resultatet i 1997, en fremgang på ca. 40 %, indikerer da også, at BornholmsTrafikken har kunnet drage fordel af en fælles markedsføring. Virksomheden vil også i 1998 søge at forsætte dette samarbejde og evt. udvide det i det omfang, der er muligheder herfor.

## ***EDB***

BornholmsTrafikken har med baggrund i den teknologiske udvikling indført et nyt reservationssystem. Reservationssystemet vil medvirke til, at BornholmsTrafikken kan honorere de krav om tilpasning til markedet, som må forventes i de kommende år. Implementeringen er ikke forløbet uden problemer. Mange arbejdsgange både i salgs- og cateringfunktion har skullet ændres, ligesom en række af de hidtidige varegrupper m.m. er blevet omlagt. Når der bortses fra startvanskelighederne, er det imidlertid forsat BornholmsTrafikkens vurdering, at det nye system i langt højere grad vil være i stand til at kunne håndtere ændringer i billetstrukturen, nye markedsmæssige tiltag osv.

## ***Konkurrencesituationen.***

Ultimo 1997 blev det klart, at det tyske rederi DFO ville påbegynde sejlads mellem Ystad og Rønne med virkning fra april 1998. Det er BornholmsTrafikkens vurdering at DFO's ordinære prisniveau stort set er identisk med BornholmsTrafikkens prisniveau. Det er endvidere virksomhedens vurdering, at BornholmsTrafikkens serviceniveau og højere frekvens vil påvirke kundernes valg i en for BornholmsTrafikken fordelagtig retning. Det forventes dog uanset dette, at konkurrencen vil medføre lavere trafiktal i 1998 på Ystad ruten. Bornholms- Trafikken vil naturligvis følge udviklingen nøje og overveje hvilke tiltag, der evt. måtte blive behov for.

## 2. Driftsresultat

Regnskabsopstillingerne i dette afsnit er udarbejdet efter standardmodeller for Virksomhedsregnskaberne. I efterfølgende afsnit 3 om resultatanalyse vises driftsresultatet specificeret efter BornholmsTrafikkens interne regnskabsmæssige organisation.

### 2.1 Bevillingsafregning, akkumuleret resultat

Nedenstående bevillingsafregning kan opgøres på grundlag af BornholmsTrafikkens regnskab for 1997:

**Tabel 2.1. Bevillingsafregning for BornholmsTrafikken, § 28.43.01, 1997**

Mio.kr	Drift	Anlæg	I alt
Bevilling (B+TB)	49,4	20,9	70,3
Regnskab	25,9	22,0	47,9
Afvigelse mellem bevilling og regnskab	23,5	-1,1	22,4
Korrektioner	0,0		0,0
Årets resultat	23,5	-1,1	22,4
Akkumuleret overskud ultimo forrige år	9,3		9,3
Akkumuleret overførsel ultimo indeværende år	32,7	-1,1	31,6

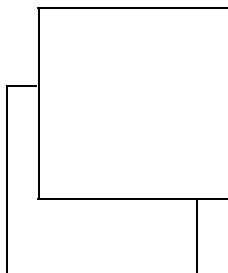
### Akkumuleret resultat 1994 - 1997

Mio.kr., løbende priser

	1993	1994	1995	1996
<i>Driftsbevillinger</i>				
Årets resultat	-8,7	5,3	-6,2	-3,4
Ultimosaldo	13,6	18,9	12,7	9,3
<i>Anlægsbevillinger</i>				
Årets resultat				
Ultimosaldo				

### Note:

Udgifterne til M/F Povl Ankers havari blev 0,7 mio.kr. større end oprindeligt angivet på TB 97, hvorfor tillægsbevillingen på TB 97 jf. Statens selvforikringsordning burde have været 0,7 mio.kr. større. Merudgiften vil blive søgt kompenseret i 1998.



## **2.2. Driftsregnskabet**

Nedenstående samlede driftsregnskab kan opgøres for BornholmsTrafikken

### **Tabel 2.2 Drifts- og anlægsregnskab for BornholmsTrafikken**

## **3. Resultatanalyse**

Regnskabsopstillingerne i dette afsnit afspejler BornholmsTrafikkens regnskabsmæssige organisation, der ligeledes anvendes i den interne økonomiske styring. Resultatanalysen i dette afsnit er opgjort i løbende priser. En opgørelse i faste priser findes i bilag 1

### **3.1. Det økonomiske resultat**

Med henblik på en yderligere analyse og forklaring af regnskabsresultatet i forhold til finansloven er regnskabet fordelt efter den interne regnskabsmæssige organisation.

### **Tabel 3.1. Resultatanalyse, 1997**

løbende priser

### **3.2. Kommentarer til regnskabet i forhold til FL 1997**

Driftsoverskuddet på 23,5 mio.kr. er sammensat af et netto mindreforbrug til driften af færgerne på 18,6 mio.kr., et forbedret overskud i restaurationer og kiosker på 3,6 mio.kr. samt et mindreforbrug til generel ledelse på 1,3 mio.kr.

#### **3.2.1. Færgernes drift**

Som følge af såvel lavere trafiktal som mindre gennemsnitlig indtægt pr. transporteret enhed er befordringsindtægterne reduceret med 7,1 mio.kr. i forhold til FL 1997. I forhold til det realiserede for 1996 er der dog tale om en fremgang på 3,3 mio.kr.

Af den samlede nedgang kan 1,2 mio.kr. henføres til de lavere trafiktal, mens 5,9 mio.kr. skyldes lavere gennemsnitlige indtægter end forventet. De lavere gennemsnitlige indtægter

pr. transporteret enhed skyldes ændret sammensætning af passagerer således, at de rejsende i højere grad har kunnet udnytte rabatordninger og særlige tilbud.

*De ordinære driftsudgifter* er generelt reduceret i alle funktioner, i alt med 18,9 mio.kr. Dog er udgifterne til salgs- og markedsføringsarbejde steget med 0,2 mio.kr svarende til 1,0 %.

Skibenes driftsudgifter incl. værftsophold er reduceret med 16,4 mio.kr. Indregnet i skibenes udgifter i FL 1997 er 10 mio.kr. som budgetreserve. Når der bortses fra denne budgetreserve, er udgifterne i øvrigt reduceret med 6,4 mio.kr. Heri indgår, at de samlede udgifterne til værftsophold er forøget med 5,1 mio.kr. Heraf skyldes 3,6 mio.kr. de almindeligvis ordinære værftsopgaver, der blev udført på M/F Povl Anker i forbindelse med værftsopholdet som følge af havariet. Udgifterne til M/F Jens Kofoeds værftsophold blev 1,5 mio.kr. højere end forudsat på FL 1997. Øvrige udgifter er således reduceret med 11,5 mio.kr., der primært skyldes, at udgifterne til ordinært vedligehold og især vedr. M/F Peder Olsen, hvis charteraftale udløber i 1999, er reduceret.

Nettoudgifterne til Service- og RejseCentre, d.v.s. salg af billetter til BornholmsTrafikkens egne ruter samt hertil knyttede andre ydelser (andre transportørers billetter, overnatninger m.v.), er reduceret med 1,6 mio.kr. Forbedringen skyldes primært, at provisionsindtægten ved salg af andre ydelser er steget med 0,8 mio.kr., samt at udgifter til tilpasninger af det hidtidige reservationssystem er reduceret med 0,5 mio.kr. efter beslutning om udskiftning af systemet.

Udgifter til drift og vedligehold af BornholmsTrafikkens bygninger og arealer er reduceret med 1,1 mio.kr., primært som følge af udskudte opgaver s.f.a. usikkerheden om visse bygningers anvendelse på længere sigt.

*De særlige driftsudgifter* er i alt reduceret med 6,8 mio.kr.

Udgifter til renovering af skibe og bygninger er reduceret med 9,8 mio.kr. Denne post omfatter det i afsnit 1.4. nævnte vedligeholdelses og levetidsforlængende program for Bornholms- Trafikken egne færger, sikkerhedsmæssig opgradering for det indchartrede skib, M/F Peder Olsen, og udgifter til renovering af passager og servicearealer. Udgifterne til M/F Peder Olsen er reduceret med 5,3 mio.kr. dels som følge af udskydelse af opgaver til 1998 svarende til 3,0 mio.kr., og dels som følge af reducerede udgifter til planlagte opgaver. Ligeledes er udgifter til de planlagte renoveringsopgaver af passager- og servicearealer udskudt på M/F Povl Anker og M/F Jens Kofoed. Udgifterne hertil var i FL 1997 anslået til 5 mio.kr. Udgifterne til det iværksatte vedligeholdelsesprogram er forøget med 0,5 mio.kr. i forhold til FL 1997.

Som følge af den ændrede likviditetsordning, hvis konsekvenser ikke var endelig kendte på tidspunktet for udarbejdelse af FL 1997, er renteudgifterne forøget med 0,2 mio.kr.

Øvrige ekstraordinære poster indeholder i 1997 bl.a. 3,5 mio.kr. afholdt i forbindelse med BornholmsTrafikkens forarbejde og deltagelse i Trafikministeriets tidligere omtalte udvalg. Udgifterne omfatter dels udgifter til BornholmsTrafikkens egne medarbejdere, der har været fast beskæftiget med projektet og dels udgifter til konsulentbistand.



Endvidere indgår en difference mellem det interne regnskab og SCR-regnskabet på 1,1 mio.kr. Dette skyldes, at BornholmsTrafikken fører lagerregnskab i både SCR- og internt regnskab.

I 1997 blev SCR's regnskabsdel vedrørende lagerstyring omlagt, så lagerstyring foretages på kontoen for køb af varer og tjenesteydelser (konto 14) til både til- og afgang. Før 1997 førte BornholmsTrafikken lagerstyring på kontoen for lagerbeholdning (konto 96) for både til - og afgang. Den gamle saldo i SCR-systemet vedrørende BornholmsTrafikken er overført til en særlig lagerkonto (status 0120).

Afgang fra lager har været de anførte 1,1 mio.kr. større end tilgangen til lager i 1997.

BornholmsTrafikkens har ikke ændret procedure i det interne regnskab, hvor det registrerede vareforbrug således fortsat er lig det faktisk forbrugte. I SCR regnskabet er vareforbruget på konto 14 derimod nedskrevet med 1,1 mio.kr.. Det vil sige, at de samlede udgifter i.h.t. SCR er 1,1 mio.kr. lavere end i BornholmsTrafikkens interne regnskab og resultatet dermed 1,1 mio.kr. bedre.

I 1998 vil BornholmsTrafikken og Trafikministeriet foretage den manuelle transaktion i SCR, så der etableres overensstemmelse mellem BornholmsTrafikkens interne regnskab og SCR.

### **3.2.2. Restaurationer og udenrigskiosker (tax-free)**

Det samlede resultat i restaurationer blev forbedret med 3,6 mio.kr.

Omsætningen steg med 5,5 mio.kr., der kan henføres til udenrigskioskerne, hvor omsætningen pr. passager steg med ca. 6%.

De ordinære udgifter er steget med 1,9 mio.kr. Stigningen er dels en konsekvens af øget vareforbrug og dels reducerede udgifter i restaurationserne, primært som følge af tilpasning af personaleforbruget.

Af den samlede forbedring skyldes 1,9 mio.kr. restaurationserne og 1,7 mio.kr. udenrigskioskerne.

### **3.2.3. Generel ledelse**

Udgifterne til generel ledelse er reduceret med 1,3 mio.kr.

Forbedringen skyldes dels et mindreforbrug til personaleudgifter og fremmede tjenesteydelser og dels kursreguleringer af valuta i forbindelse med BornholmsTrafikkens bankkonti i fremmede valutaer.

## **3.3 Anlægsudgifter**

BornholmsTrafikken har i 1997 afholdt følgende anlægsudgifter:

**Tabel 3.2. Anlægsudgifter 1997**

Mio.kr.	FL	R	Forskel
Sikkerhedsmæssig opgradering	16,7	14,8	-1,9
Edb-anlæg, reservationssystem	4,0	5,0	1,0
Transportmateriel, Truck	0,2	0,2	
Transportmateriel, Lift		0,6	0,6
Ombygning, adm. bygning		1,4	1,4
Anlægsudgifter i alt	20,9	22,0	1,1

Bornholms Trafikkens anlægsudgifter er i forhold til FL 1997 forøget med 1,1 mio.kr. Merudgiften skyldes anskaffelse af nyt reservationssystem herunder øgede udgifter til konsulentbistand i forhold til det oprindeligt forudsatte.

Der er endvidere afholdt udgifter til en række sikkerhedsmæssige og arbejdsmiljømæssige opgraderinger af M/F Povl Anker og M/F Jens Kofoed. Udgifterne hertil er reduceret i forhold til FL 1997 med 1,9 mio.kr.

Der er som forudsat på FL anskaffet transportudstyr (truck) for 0,2 mio.kr.

Der er endvidere foretaget en ombygning af administrationsbygningen for 1,4 mio.kr. samt anskaffet transportudstyr (lift) for 0,6 mio.kr.

### 3.4. Afskrivninger

Der er i 1997 foretaget følgende afskrivninger på anlæg. Afskrivningerne er til og med 1997 foretaget efter saldometoden, men forventes omlagt til lineær afskrivning i forbindelse med vurdering af revurdering af aktiver jf. Økonomistyrelsens vejledning af 18.12.96.

**Tabel 3.3. Afskrivninger og aktiver ultimo**

	% p.a.	Afskrivninger mio.kr.	Anlæg ultimo mio.kr.
Skibene	11,0	7,6	76,0
Faste anlæg	2,5	0,9	36,4
Maskiner	14,0	0,2	2,0
Biler m.v.	21,0	0,1	1,1
Edb-anlæg	37,0	1,4	7,5
Aktier Carl Gram AB			0,6
I alt		10,2	123,6

### **3.5. Årets aktiviteter**

Resultatet af årets aktiviteter er specificeret i aktivitetsoversigten i bilag 2

#### **3.5.1. Kommentarer til analyser**

Resultatanalysen viser, at det - både i forhold til FL 1997 og over en årrække siden 1994 - er lykkedes at effektivisere ressourceanvendelsen og i høj grad at tilpasse kapaciteten til efterspørgslen. Således er såvel den udbudte kapacitet som afsætningen (i form af transporterede enheder) steget i forhold til de anvendte årsværk.

Kapacitetsudnyttelsen, d.v.s. afsætningen i forhold til den udbudte kapacitet, er reduceret i forhold til FL 1997 men er dog stigende eller uændret i forhold til tidligere år for hhv. vogndæk og passagerer. Kapacitetsudbuddet er dog for langt den væsentligste del lagt fast efter basisfartplanen, idet reelt kun 11% af passagerudbuddet og 15% af vogndæksudbuddet er sæsontilpasset.

Analysen viser endvidere, at en forbedret effektivitet i form af større omsætning pr. årsværk (restaurationer og udenrigskiosker), eller færre ordinære driftsudgifter pr. sømil for skibene eller pr. passager i Service- og RejseCentre.

Endelig er udgifterne til generel ledelse reduceret, både nominelt og i forhold til de samlede driftsudgifter.

## **4. Organisation og medarbejdere**

BornholmsTrafikken er en statsvirksomhed under Trafikministeriet. BornholmsTrafikkens styrelse har i henhold til lov om BornholmsTrafikken den overordnede ledelse af virksomheden. Styrelsen består af 7 medlemmer som udpeges af Trafikministeren. I styrelsens møder deltager en observatør fra Trafikministeriet.

### **Tabel 4.1 BornholmsTrafikkens organisation pr. 31.12.97**

**Styrelse:**

Amtsborgmester Knud Andersen (formand)  
InterCitychef Bjørn Wahlsten, DSB  
Afdelingschef Jacob Fuchs, Trafikministeriet  
Amtsrådsmedlem Elly Wolff, Bornholms Amt  
Amtsrådsmedlem Ulla Wollny, Bornholms Amt  
Borgmester Arne Hansen, Rønne Kommune  
Maskinmester Henrik Andersen (medarbejderrepræsentant)  
Matros Hardy Vesth (medarbejderrepræsentant)

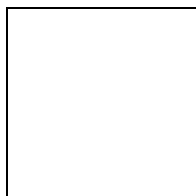
Observatør, kontorchef Inge Guldborg Henriksen, Trafikministeriet

Virksomhedens daglige ledelse varetages af en direktør og 6 funktionschefer

**Funktionsenhederne**

Økonomifunktionen varetager opgaver vedr. økonomi, bevillinger, regnskab og budget. Økonomichefen er ligeledes stedfortræder for direktøren.

Administrations- og personalefunktionen varetager alle overordnede personaleopgaver, rekruttering af ledere, arbejdsmiljø, lederuddannelse, EDB samt sekretariatsopgaver for



styrelse og samarbejdsudvalg

Produktionsfunktionen har ansvaret for driften af færgerne og anlæg i land, herunder sikkerhed og tilpasning af den såkaldte ISM kode, der foreskriver procedurer for færgernes drifts- og sikkerhedsprocedurer.

Marketingfunktionens ansvarsområde er virksomhedens marketing- og produktudviklingsopgaver, samt den samlede trafikplankoordinering.

Salgsfunktionen har ansvaret for det daglige salg og kundeservice i land og er opdelt i enhederne "trafikservice" og "arrangementservice" med salg af rederiprodukter hhv. rejsearrangementer som hovedopgaver. De to enheder har hovedsæde i hhv. Rønne og København. Produkterne sælges endvidere i Bornholms Trafikkens eget regi i Ystad og Mukran.

Cateringfunktionens ansvarsområde dækker servicen ombord på færgerne, herunder reception, kahytter, saloner, restaurationer, cafeteria og tax-free butikker.

## **Personale**

I 1997 her der været ansat 998 personer fordelt på 621 årsværk. Den store forskel mellem antallet af personer, der har været ansat og det samlede antal årsværk skyldes, at der i stort omfang anvendes sæsonansat personale. I forhold til regnskabsåret 1996 er der tale om en samlet reduktion på 12 årsværk. Reduktionen er sket ved rationaliseringer og tilpasninger. BornholmsTrafikken har således siden regnskabsåret 1995 reduceret årsværkforbruget med 38.

Sygefraværet er faldet markant i perioden til 3,2% fra 4,2 % i 1996. Baggrunden er dels, at enkelte medarbejdere med meget stor sygdomsfrekvens er blevet afskediget, og dels at der fortsat i 1997 har været fokus på sygefraværet med afholdelse af sygesamtaler med medarbejdere med mere end 5% sygefravær. Fraværet i 1995 og 1994 var henholdsvis 4,8 og 4,5 %.

## **Overtid.**

Virksomheden har bl.a som følge af afgiften på overarbejde, jf. Finansministeriets cirkulære af 16. maj 1997, også i år bragt mængden af udbetalt overarbejdsbetaling ned. I færgernes drift er indeholdt en afgift på 1,5 mill kr. mod 1,7 mill kr. i 1996. I resultatet for Restaurationer og udenrigskiosker indgår en afgift på 0,4 mio.kr. mod 0,6 mio.kr. i 1996. Det er således fortsat i høj grad lykkedes at afvikle optjent overtid som afspadsring.

## **Udviklingsinitiativer**

BornholmsTrafikken startede i 1996 implementering af et medarbejdersamtalestystem. Målet hermed er at sikre både en udvikling af den enkelte medarbejder, ligesom det gennem uddannelse af lederne søges sikret, at de er motiveret til, at både BornholmsTrafikken og den enkelte medarbejder får optimalt udbytte af disse samtaler. Det har været glædeligt at kunne konstatere i forbindelse med evalueringen, at der allerede nu kan mærkes tilfredshed med systemet.

I forbindelse med medarbejdersamtalestystemet er der ligeledes taget fat på en systematiseret lederudvikling i første omgang målrettet mod medarbejdersamtalerne og efterfølgende udbygget mere generelt.

Virksomhedens ledelse har ligeledes udarbejdet en strategi i relation til afviklingen af det toldfri salg i 1999, herunder bl.a en vurdering af medarbejdernes uddannelsesmæssige status, og muligheder for at få andet arbejde i eller udenfor BornholmsTrafikkens regi.

Af bilag 3 fremgår en specificeret opgørelse af relevante tidsserier for personalemæssige forhold.

## Samlet vurdering.

Det er forsat virksomhedens vurdering, at udviklingen på det personalemæssige område er positiv. Samtidig ligger der store udfordringer i afviklingen af tax-free salg i 1999 samt tilpasningen af personalestyrken - både for så vidt angår antallet og uddannelsen - til de tonna-gemæssige forhold og forudsætninger for driften i øvrigt, der vil være gældende i de nærmeste år.

## 5. Miljøforhold

BornholmsTrafikkens aktiviteter som rederi medfører naturligvis, at det er en forholdsvis energitung virksomhed. Energiforbruget er først og fremmest afhængigt af antallet af udsejlede sømil, men som det fremgår af nedenstående tabel, har andre forhold ligeledes indflydelse. Det drejer sig om f.eks. sejlrytme, færgernes vedligeholdelsesstand m.v.

**Tabel 5.1. Færgernes forbrug af brændselsolie**

	Tons pr. år	Antal sømil	Kg. pr. sømil
1993	19.130	164.700	116
1994	19.338	167.937	115
1995	20.030	166.697	120
1996	19.924	166.903	119
1997	19.013	167.958	113

Det er således bemærkelsesværdigt, at brændstofforbruget i 1997 er reduceret på trods af flere sejlede sømil. Dette kan dels tilskrives, at M/F Jens Kofoed og M/F Povl Anker har været på værft i starten af 1997, samt at M/F Peder Olsen fra januar 1997 har været oplagt i

vintersæsonen, hvilket har forbedret denne færgeres effektive sejlrytme med et bedre gennemsnitligt energiforbrug til følge.

BornholmsTrafikkens færger bliver ligesom de øvrige danske færgerederier miljøcertificeret af Søfartsstyrelsen gennem det såkaldte SMS-system (Safety Management System). SMS-systemet sikrer, at der etableres og efterleves procedurer, således at færgerne er til mindst mulig fare for havmiljøet.

Der er i 1997 igangsat en gennemgribende kemikalierrevision, for at finde de mest miljøvenlige kemikalier, med henblik på at forbedre såvel arbejdsmiljøet som det eksterne miljø.

Det er generelt virksomhedens politik, at der ved indkøb af varer og materialer m.v., vægtes miljøhensyn på lige fod med pris, kvalitet og leveringssikkerhed og at miljøhensyn, hvis alt andet er lige, er afgørende for valg af produkt.

## 6. Påtegning

Herved aflægges BornholmsTrafikkens virksomhedsregnskab for 1997. Påtegningen følger Finansudvalgets aktstykke nr. 82 af 20. november 1996 og omfatter driftsregnskab, resultatanalyse- og opgørelse samt anlægsregnskab.

Virksomhedsregnskabet er dækkende og dokumenteret og giver et pålideligt billede af BornholmsTrafikkens regnskab for 1997.

København, den

Rønne, den

Departementschef Ole Zacchi

Direktør Kaj P. Dinesen