

- Printer-friendly PDF

News

Abellio in Europa auf Wachstumskurs

02 März 2017 [zur Übersicht](#)

Abellio's Mutterkonzern Nederlandse Spoorwegen (NS) stellte seinen Jahresbericht vor

NS wird in den kommenden fünf Jahren mehr Geld mit Auslandstöchtern verdienen als in den Niederlanden

Lesen Sie dazu den Bericht aus dem holländischen Wirtschaftsblatt "Financiële Dagblad"

Within five years, NS may be making more money abroad than in the Netherlands

Profit of rail company rises to €212m because of divesting real estate

It is very well possible that five years from now, NS is generating more revenues abroad than the amount it receives in income from Dutch railway operations. CFO Bert Groenewegen of NS voiced this expectation on Tuesday, when the rail operator presented its annual report. In 2016 NS sold office buildings at railway stations and saw profits rise to €212 million, compared with €118 million in 2015.

‘In 2021 and 2022, the difference between turnover generated in the Netherlands and the amount generated abroad will have become very small indeed’, says Groenewegen, adding however that this will only apply if NS subsidiary Abellio manages to retain its current franchises and concessions in the United Kingdom and Germany. ‘Our turnover in Germany will amount to € 500 million by 2020 and will climb further to € 600 million by 2022, when all new franchises and concessions are effective. This is very similar to the turnover from Dutch passenger transport if we disregard the operation of our stations.’

Turnover from passenger transport by train in the Netherlands amounted to € 2.36 billion in 2016. Passenger transport by train and bus in the United Kingdom in that year yielded a total turnover of € 1.73 billion, excluding joint ventures. That figure could have been significantly higher if the pound sterling had not fallen so sharply following the Brexit referendum in June. At the 2015 exchange rate, turnover from the United Kingdom would have been a good 7% higher. Turnover in Germany amounted to € 194 million last year. NS began operations outside the Netherlands in 2002. From then on, Abellio's activities expanded steadily, but that growth was interrupted eighteen months ago when it emerged that Qbuzz, a subsidiary of Abellio, had committed fraud in the context of a major tender in the Province of Limburg. This made it necessary for NS to come up with a new strategy. As part of that strategy, Qbuzz is to be sold – probably in the first half of this year. NS remains committed however to its foreign operations, despite the fact that some believe it should concentrate more on the core network in the Netherlands.

NS' argument is that it is learning a great deal from Abellio's experience 'in a highly competitive and commercial environment', and that it can use this experience to further improve services in the Netherlands. Dutch Minister of Finance Jeroen Dijsselbloem concurs with this line of reasoning. Even so, in January he told the Lower House of Dutch Parliament that he is imposing limits on the risks incurred by NS abroad. For instance, the company is not permitted to commit more than € 500 million in financial resources for foreign operations, and the guarantee provided by the parent company in connection with foreign tenders has also been capped.

According to Groenewegen, in the case of Abellio those limits have no restrictive effect. There is scope for growth. He does point out however that, as was previously announced, the maximum guarantee in the UK

prompted the company to look for a partner for the Greater Anglia concession, and found Japanese company Mitsui prepared to take a 40% share. The contract was awarded in the summer of 2016.

When presenting the annual figures, CEO Roger van Boxtel of NS repeated his plea for more investment in infrastructure in the Netherlands, especially in public transport. 'The list of priorities in spatial planning usually ends with mobility, but now we are facing immense congestion issues on two fronts, on the roads and in the railway network.'

According to Van Boxtel, following the rounds of cuts in recent years the current resources only cover maintenance and small improvements, while 'huge steps now need to be taken to keep this country competitive. The British government is investing € 20 billion and Paris has even made € 35 billion available to fund large-scale transport plans. Compared with that, the Dutch investments are minute.'

fd. Ondernemen

Chaos in India bij omwisseling geld

PAGINA 15

JAARCIJFERS

NS verwacht over vijf jaar meeste omzet uit buitenland

Winst spoorbedrijf loopt op naar € 212 mln door verkoop vastgoed

Armed Chahen
Utrecht

NS kan over vijf jaar weliswaar meer omzet halen uit het buitenland dan dat het aan opbrengsten op het Nederlandse spoor ontvangt. Die verwaarde heeft CFO Bert Grootenboer van NS dinsdag uitgesproken bij de presentatie van het jaarcijfer van de spoorwielbedrijf. Het spoorbedrijf steekt kantoorpanden op stationslocaties af en zag daarmee de winst oplopen naar 212 miljoen, tegenover € 158 miljoen een jaar eerder.

In 2013 en 2012 kwamen de omzetten in Nederland en het buitenland heel dicht bij elkaar te liggen, aldus Grootenboer. Hij tekent daarbij aan dat hij er daarbij van uitgaat dat NS dochter Abellio de omzetten die het nu behaalt in het Verenigd Koninkrijk en Duitsland weet naar te houden. 'Tegen 2020 zal de omzet in Duitsland op € 500 miljoen uitkomen en in 2013 op € 600 miljoen als alle nieuwe concessies zijn ingegaan. Dan komt het totaal bereik in de loop van het Nederlandse reizigersvervoer als de exploitatie van de stations buiten beschouwing wordt gelaten.'



NS-dochter Abellio heeft concessies in het Verenigd Koninkrijk en Duitsland. FOTO: DANIEL J. LANGENHUIS

In Nederland is in 2016 in het reizigersvervoer per trein € 2,35 miljard omgezet, het Duitse vervoer van reizigers per spoor en per bus bedroeg vorig jaar bij elkaar € 6,25 miljard op een kassier jaarcijfer. Die omzet had links hoger kunnen zijn als het Britse spoor niet onderworpen was geweest na het referendum voor uitbreiding van de Europese Unie in juni. Bij de verkiezingen ging aan 2015 was de Britse omzet ruim 7% hoger geweest. Duitsland noteert vorig jaar € 194 miljoen.

In 2012 werd NS voor het eerst buiten de eigen landgrenzen actief. Sinds die tijd worden de activiteiten van Abellio gestaag, al kwam er anderhalf jaar geleden wel een kink in de kabel. Nadat Abellio dochter Qbuzz had gefinancierd bij een grote aanbesteding in Limburg, moest NS met een nieuwe strategische partners. Een

'In 2021 en 2022 komen de omzetten uit het buitenland en uit Nederland heel dicht bij elkaar te liggen'

van de aanbesteding is dat Qbuzz wordt verkocht, maar verwaanding is de eerste helft van die jaar. De buitenlandse activiteiten zijn echter aan het hart gekloft, ook al gingen er stemmen op dat NS zich zou moeten concentreren op het Nederlandse hoofdlijnnet.

NS handeert als organisatie dat er wordt geleend van de aarving die Abellio opdoet in een intern concessieproces en commerciële omgeving'. Die ervaringen kunnen dan volgens NS weer ingezet worden om de dienstverle-

ning in Nederland te verbeteren. Minister van Financiën Jeroen Dijsselbloem volgt deze argumentatie. Wel liet hij in januari aan de Tweede Kamer weten dat hij de risico's die NS in het buitenland aangaat, begrenst. Zo mag het bedrijf niet meer dan € 500 miljoen aan financiële middelen in het buitenland inzetten. Ook is er bij buitenlandse aanbestedingen een garantielijfdeed voor de moedermaatschappij ingesteld.

Grootenboer stelt dat die grenzen in het geval van Abellio niet het probleem vormen. Er is ruimte om te groeien. Wel geeft hij aan dat, zoals eerder bekend is geweest, het garantijfdeed in het VK net was een partner te zoeken bij de concessie Greater Anglia. Het Japanse Mitsui heeft een aandeel van 40% gewonnen in deze

vorig jaar zomer getrokken aanbesteding.

NS-topman Roger van Boxtel greep de presentatie van de jaarcijfers aan om nogmaals een pleidooi te houden voor hogere infrastructuurinvesteringen in Nederland, vooral in het openbaar vervoer. 'In de ruimtelijke ordening is woonkwaliteit essentieel het schillend, maar er komen twee infarcten aan, zowel op de weg als op het spoor.'

Volgens Van Boxtel is er nu de terugkijking van de laatste jaren op dit moment alleen geld voor onderhoud en kleine dingen, maar moeten er nu 'grote dingen gebeuren' om Nederland concurrerend te houden. In Londen wordt € 20 miljard geïnvesteerd in Parijs € 35 miljard in grote vervoersplannen. In Nederland gebeurt het allemaal op postzegelhoeveel.

Bartjens
Arcadis



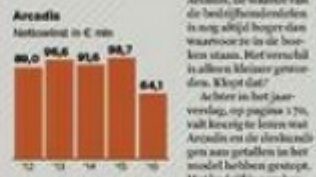
Ingenieu(r)s

Er zijn leegzomen, grote leegzomen en statiegelden. Woorden van deze streek worden toegevoerd aan de 19de eeuwse Britse staatsman Benjamin Disraeli. Daar zou de jaarcijfer test van goedwillig best aan kunnen worden toegevoerd.

Doet een bedrijf een overname, dan is goedwillig best de aanpak dat niet toe te wijzen is aan harde zaken als contracten of gebouwen. Het is een inschrijving van de verdienstmogelijkheden van klantenbestand, kennis en merken. Gevoerd door een schatting te maken van de toekomstige kasstromen van bedrijfsactiviteiten en die om te rekenen naar euro's van nu. Het vaakst gebeurt met een leegzom.

Een jaar overname kan dekkend of de verliesmakend de weg heel hoog groeien, een impasse test. Zo niet, dan moet een bedrijf arbeiden en dat gaat ten koste van de winst. Logisch dat directies daar een laatste doed aan hebben.

Het Nederlandse ingenieursbureau Arcadis heeft het moeilijk. Er komen minder opdrachten van rijk en overheden in de door vervoer, bruggen en waterkeringing. Ondanks moet het bedrijf daarom melden dat de omzet vorig jaar is gedaald met 4% en de winst zelfs met 35%. Maar verwaand genoeg heeft er op de € 1 miljard aan goedwillig aanpak te worden afgeboekt. Alleen op La-0100-Amerika schreef Arcadis € 1,5 miljard af. Slecht, aldus Arcadis, de waarde van de bedrijfsactiviteiten is nog altijd hoger dan waarvoor ze in de boeken staan. Het verschild is alleen kleiner geworden. Wacht dat?



de over de toekomst gewonnen dan hij de vorige test de winstgevoeligheid in lagere, de meest groot de komende jaren terug (of daalt in sommige gebieden, zoals het Midden-Oosten), en de concurrenten, een half miljard om de toekomstige verdiensten om te rekenen naar euro's van nu, is licht opgevoerd.

Plusminus, waar afluend raken die de waarde van de bedrijfsactiviteiten drekken. Maar dan twee Arcadis een kans op de hoge hand. Vanaf 2012 tot in de vooruitgang - in het jargon van financiële rekenars de 'normal value' - in er op een goed die vorig jaar niet werd vastgesteld. Dat trekt de uitkomst, de verdienstmogelijkheden van de immateriële goederen, met ruim 4% omhoog.

Of Arcadis daarmee een verdere afkorting heeft voorkomen, is niet te zeggen. Daarvoor is de informatie in het jaarcijfer te beperkt. Maar een feit is dat Arcadis niet-Wil is elk goed een klein beetje extra opbrengsten heeft bereikt. Een positief onderstrepen de leegzomen de relativerend van de verliesmakend, de uitkomsten uit het model zijn afhankelijk van wat je een strip, ingenieurs.

Bartjens.nl