

Afsætnings- og produktionsdata

Afsætningstillene er udarbejdet ud fra den forudsætning, at der ikke i perioden fra afgivelsen af finanslovforslaget til finansåret (som helhed) opstår væsentlige ændringer i prisforholdet mellem jernbane- og anden transport. Ligeledes forudsættes det, at der ikke sker andre væsentlige ændringer i konkurrenceforholdene på transportmarkedet og i den generelle samfundsøkonomiske udvikling.

I fremskrivningen af indtægtsbeløbene fra DSBs produkter (passagerbefordring, godsbefordring, befordring af biler på overfarterne m.fl.) må det tages i betragtning, at en ændring i afsætningstillene ikke nødvendigvis vil medføre en tilsvarende ændring i indtægterne. De faktiske indtægtsbeløb vil således bl.a. afhænge af de rabatter, som det ud fra markedsmæssig helhedsvurdering, vil være hensigtsmæssigt at yde.

For så vidt angår omkostningsbudgettet kan tilsvarende oplyses, at såfremt der sker ændringer i afsætningstillene, vil DSB ikke have mulighed for med kort varsel at ændre sit produktionsomfang (kapacitetstilbud) og dermed sit omkostningsniveau væsentligt. Dette skyldes, at DSBs køreplan ikke kan ændres væsentligt med kort varsel, men kun med en planlægningsperiode på op mod et helt år. Endvidere er størstedelen af DSBs personale tjenestemandsansat med heraf følgende begrænsede muligheder for personalereduktioner på kort sigt.

Produktivitet og effektivitet.

I det følgende vil endvidere blive angivet nogle mål for udviklingen i DSBs *produktivitet og effektivitet*. Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at DSB kun har mulighed for enten at opstille generelle, overordnede produktivetsmål for de tre hovedgrupper af den samlede aktivitet (Tog, færger, rutebiler) eller meget detaljerede produktivetsmål for delaktiviteter som f.eks. vedligeholdelse af en bestemt lokomotivtype på et bestemt værksted.

Det vil derimod *ikke* være muligt at opstille et meningsfyldt mål for produktiviteten for delprodukter som f.eks. passager- og godsproduktet, idet der er tale om *forenet* (integreret) *produktion*, hvor store dele af de indsatte ressourcer (personale, materiel og anlæg) indgår i produktionen af flere produkter, uden at det meningsfyldt kan fastslås i hvilket omfang ressourceindsatsen har været anvendt til produktion af det ene eller det andet produkt.

Hertil kommer en række forhold som gør opgørelsen af produktivitet og effektivitet i forbindelse med DSBs virksomhed usikker set i relation til andre offentlige virksomhedsområder.

Næsten hele DSBs produktion afsættes under *stærk konkurrence*. Afsætning og produktion er derfor bestemt af forhold, som DSB kun i begrænset omfang har indflydelse på, og som er svært forudsigelige. DSBs produktions- og omkostningsstruktur afviger fra størstedelen af den offentlige sektors arbejdskraftintensive servicevirksomhed, idet produktionen sker med et *stort teknisk apparat*, der kun vanskeligt kan tilpasses svingninger i afsætningen. Da afsætningen samtidig er påvirket af forhold udenfor DSB, vil disse udefra kommende forhold også øve indflydelse på DSBs produktivitet og kapacitetsudnyttelse, uden at det er muligt at gøre noget herved på kort sigt.

Endvidere indebærer DSBs *driftspligt*, at udbuddet af transportydelser ikke kan knyttes direkte til den registrerbare efterspørgsel. Der skal desuden tages hensyn til det forhold, at store dele af driften tilrettelægges ud fra en målsætning om at undgå kø-dannelser. Da efterspørgslen efter DSBs produkter er stærkt svingende over døgnet/over ugen/over året og samtidig er ulige fordelt mellem rejseretningerne på de enkelte strækninger, og da der endvidere stilles krav til DSB om at kunne overkomme en maksimumsbelastning, vil det langt fra være muligt/ønskeligt at opnå fuld kapacitetsudnyttelse.

Som eksempel kan nævnes myldretidstrafikken, hvor togene kører fyldte i den ene retning og halvtomme i modsat retning.

Et andet eksempel er Storebæltstrafikken, hvor trafikpresset er størst fra øst mod vest om morgenen og i den modsatte retning om eftermiddagen. Specielt i weekendtrafikken er udsvingene store. Her er trafikken størst mod vest fredag eftermiddag/aften, mens trafikken er størst mod øst sent om søndagen.