

get detaljerede produktivetsmål for delaktiviteter som f.eks. vedligeholdelse af en bestemt lokomotivtype på et bestemt værksted.

Det er således ikke 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 svære at forudsige. DSBs produktions- og omkostningsstruktur afviger fra størstedelen af den offentlige sektors arbejdskraftintensive servicevirksomhed, ved at 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 befordringspligt, at udbuddet af transportydelser ikke kan knyttes direkte til den registrerbare efterspørgsel. 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.

For finansåret og de følgende år er produktionen ikke endeligt fastlagt, tallene har derfor karakter af måltal.

I nedenstående tabeller, 1-3, redegøres for udviklingen i DSBs aktiviteter og ressourcer.

**Tabel 1, Togdrift (passagerer og gods)**

	R 1983	R 1984	R 1985	R 1986	R 1987	B 1988	F 1989	BO 1990	BO 1991	BO 1992
<i>II. Afsætning.</i>										
<i>II.A. Passagerbefordring</i>										
<i>1. Mill. rejser</i>										
Indenlandsk trafik .....	29,7	29,8	30,6	30,7	31,5	31,5				
International trafik .....	1,6	1,5	1,6	1,6	1,6	1,6				
I hovedstadsområdet <sup>1)</sup> .....	115,0	115,7	112,6	112,2	112,0	112,0				
På Århus Nærbane .....	0,7	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7				
<i>2. Mill. person-km.</i>										
Indenlandsk trafik <sup>1)</sup> .....	2.605	2.561	2.689	2.687	2.768	2.768				
International trafik .....	252	243	261	258	258	258				
I alt .....	2.857	2.804	2.950	2.945	3.026	3.026	3.026	3.026	3.026	3.026
I hovedstadsområdet .....	1.794	1.805	1.757	1.750	1.747					
På Århus Nærbane .....	9	8	9	9	9					
Mill.person-km ialt (A) <sup>1)</sup> .....	4.660	4.617	4.716	4.704	4.782	4.782	4.782	4.782	4.782	4.782

*II.B. Godsbefordring*