

Eks.:

Lokomotivernes omkostninger kan fordeles imellem passager (tog)- og godsproduktet i forhold til det antal km lokomotiverne kører med passager- henholdsvis godstog.

Gennem en sådan fordeling baseret på transportomfang flyttes ca. 1 milliard kr. fra fællesproduktet til de rigtige produkter og der kan nu beregnes et DB I ved at fradrage disse fordelte omkostninger fra DB 0.

DB I giver dermed et billede af produktets driftsresultat.

Fradrages herefter de af årets investeringer, som kan fordeles på de enkelte produkter fremkommer DB II, som belyser hvordan statens kontantbidrag fordeles på de enkelte produktområder.

NB: Det understreges, at analyserne alene er et blandt flere hjælpemidler/målestokke til brug for en vurdering af udviklingstendenserne i de enkelte produkters økonomi fra år til år. Den efterfølgende resultatoversigt er ikke egentlige regnskabstal.

At analyseresultaterne ikke bør forveksles med regnskabstal er begrundet i den udstrakte anvendelse af fordelingsnøgler. Der er således ikke tale om en objektiv, men derimod skønmæssig vurdering af hvorledes omkostningerne genereres. Til belysning heraf kan gives følgende eksempel, som viser hvordan analyseresultaterne for de enkelte produkter vil kunne påvirkes gennem en ændring af virksomhedens produktionstilrettelæggelse.

Eks.:

Storebæltsfærgen ASA THOR er en ren godsfærgе og omkostningerne ved driften af denne belaster godsproduktet 100 pct. De øvrige jernbanefærger på Storebælt overfører såvel passagerer- som godsvogne og omkostningerne ved driften af disse færger fordeles mellem passager- og godsproduktet.

Såfremt det ud fra et driftsmæssigt materieldisponeringshensyn f.eks. p.g.a. værftophold blev fundet praktisk at flytte en del af godsvognsoverførslerne fra færgen ASA THOR til IC-færgerne (som overfører såvel passager- som godsvogne), ville godsproduktet blive godskrevet den fulde besparelse, som blev opnået ved mindresejladsen med ASA THOR, mens meromkostningerne ved IC-færgen kun delvist ville belaste godsproduktet, da der her ville ske en fordeling af omkostningerne mellem passager- og godsproduktet.

Endvidere skal gøres opmærksom på, at analyseresultaterne i vid udstrækning vil være påvirkede af organisationsændringer og hertil hørende ændringer af DSBs interne kontoplan. Der blev således foretaget en gennemgribende ændring af DSBs kontoplan for så vidt angår formålssiden med virkning fra 1. januar 1986. Formålet hermed er at tilvejebringe et mere sikkert datagrundlag, som er tilpasset nettostyringsprincippet og som samtidig muliggør en mere sikker opsplnitning af driftsomkostningerne på de enkelte produkter (flere direkte udskilte særomkostninger, færre nøglefordelte omkostninger).

Kontoplanændringen vil imidlertid have den ulempe, at en direkte sammenligning mellem produktøkonomien i 1986 og tidligere år vanskeliggøres. Denne problemstilling har været aktuell igennem de seneste år, idet kontoplanen løbende er blevet gjort mere detaljeret, hvilket har resulteret i en større produktopsplnitning. De tidligere foretagne kontoplanændringer har dog ikke været særligt omfattende og tallene fra 1982 til 1985 er derfor med de ovenfor tagne forbehold sammenlignelige.

Med den nye kontoplan får DSB mulighed for at opstille produktanalyseresultaterne på baggrund af budgetterne, hvorved produktøkonomien kan belyses ikke blot historisk, men tillige nogle år frem i tiden.

I oversigten på den følgende side er tallene i årene 1982-1985 for øvrige produkter justeret, idet udgifter og indtægter i forbindelse med postekspedition for P&T på stationer er overført til produktet, FÆLLES.