

Der er ønsket en samfundsøkonomisk vurdering af plusboxprojektet og herunder en samfundsøkonomisk vurdering ved at transportere den samme godsmængde i privat regi.

Det er en klar forudsætning for plusboxprojektet, at det er driftsøkonomisk rentabelt, d.v.s. at det gennem driftsoverskud kan betale investeringen. DSBs beregninger bekræfter at dette er tilfældet. Dette rentabilitetskrav er ikke forskelligt fra private fragtmænds krav til deres aktiviteter.

Grundideen bag plusboxen er at tilbyde kunderne en systemløsning af høj kvalitet, som rækker videre end normale dør-til-dør-transporter, idet boxen også kan indgå i løsningen af virksomhedernes interne transport.

Plusboxen og fragtmændenes stykgodsprodukt er således to meget forskellige produkter, som løser forskellige transportbehov, hvorfor der ikke foreligger nogen samfundsøkonomisk beregning.

Den ønskede almindelige regnskabsopstilling for DSBs transport af stykgods efter samme regler som for private fragtmænd er ikke mulig på DSBs regnskabsmæssige grundlag.

DSBs regnskab er en del af det samlede statsregnskab, som hviler på lov nr. 131 af 28. marts 1984, og som afviger fundamentalt fra Årsregnskabsloven for private virksomheder. Statsregnskabet er rettet mod at sikre opfølgning på bevillinger og anvender derfor primært en cash-flow (kontanttræk) betragtning, mens regnskaber for private virksomheder udover driftsresultat skal afspejle virksomhedens værdi (egenkapital, soliditet m.v.). Alene p.g.a. disse forskelle bliver sammenligninger på tværs af regnskabslovgivningen tvivlsomme.

Det skal bemærkes at DSBs interne regnskaber er langt mere specificerede end statsregnskabsloven kræver. Det er på dette interne grundlag, at det er muligt at opstille nedenstående produkt-analyser.

Hertil kommer, at DSB bl.a. producerer gods- og passager-produkterne i forenet (stærkt integreret) produktion. Der anvendes således samme materiel, færger, personale osv. til de forskellige produkter. Det er derfor ikke alle omkostninger, der i DSBs interne regnskab kan henføres til de enkelte produkter.

Denne problemstilling gælder også for de fragtmænd der tillige udfører andre transportere. Deres regnskab indeholder tilsvarende fordelene ved for to eller flere typer transportere at have fælles administration, garage og i en vis udstrækning fælles vognpark og fælles chaufførstab. De vil derfor som DSB have et fælles regnskab, som kun »uden for« det egentlige regnskab kan deles op på fragtkørsel og andre transportere.

Problemstillingen omkring fordelingen af DSBs omkostninger er beskrevet i statsrevisorernes beretning nr 12. 1985 om produktanalyser og bevillingsmæssige forudsætninger for omkostningsdækning ved DSB.

DSBs produktanalyser, der er udviklet til intern styring og opfølgning, fremgår af såvel Finanslovsforslaget 1989 som DSBs årsberetning for 1987.

I disse analyser foretages der ved siden af regnskabet, en fordeling af en række omkostninger fra den forenede produktion. Princippet i fordelingerne er, at omkostningerne kun henføres til et enkelt produkt, såfremt de vil falde bort på langt sigt ved nedlæggelse af det pågældende produkt. Herved gives et reelt billede af det enkelte produkts økonomiske virkelighed, hvori der ikke indgår kalkulatoriske poster som forrentning og afskrivning. Disse principper blev accepteret i statsrevisorernes beretning.

Driftsresultatet for godsproduktet var i 1987 følgende:

Indtægter	1035,0 mio. kr.
Bogførte omkostninger	846,0 mio. kr.
Regnskabsmæssigt dækningsbidrag	+ 189,0 mio. kr.
Fordelte omkostninger	277,0 mio. kr.
Driftsresultat	÷ 88,0 mio. kr.

Hertil kommer årets investeringer, som i 1987 udgjorde 68,9 mio. kr.

Imellem delprodukterne i godssektoren er den forenede produktion så dominerende, at fordelinger af omkostningerne bliver præget af vilkårlighed, som kan lede til forkerte slutninger. For stykgodsproduktet er sammenhængen til vognladningsproduktet således, at vognene fremføres i