

samme tog, at vognene overføres med samme færger og at rangeringen udføres af samme rangermaskiner. Kapaciteten af tog, færger og rangermaskiner vil derfor for hovedpartens vedkommende blive opretholdt med eller uden stykgodsproduktet.

Foretages der med denne usikkerhed i erindring en rent mekanisk fordeling ud fra antallet af vogne, bliver resultatet for stykgodsproduktet et driftsunderskud på ca. 70 mio. kr. i 1987. Det skal understreges, at dette beløb kun på meget langt sigt er udtryk for konsekvensen af en nedlæggelse af stykgodssektoren. I de første to-tre år efter en eventuel nedlæggelse vil der således kunne forventes et større underskud for godssektoren under ét, idet indtægterne falder væk straks, mens en reduktion af omkostninger tager længere tid.

Selv på sigt af 5-10 år vil der være omkostninger fra den forenede produktion, som DSB ikke kan frigøre sig fra. Der er således i stor udstrækning tale om en kapacitet, som kan udnyttes uden væsentlige meromkostninger.

En oversættelse af produktanalyserne til Årsregnskabslovens principper er som ovenfor beskrevet hverken principielt eller praktisk mulig. En tillempet løsning, hvor statsregnskabs kalkulatoriske poster erstatter årets investeringer, er alene mulig for DSB som helhed, men ikke på produktniveau, idet hovedparten af anlægsmassen (kapitalapparatet) anvendes i den forenede produktion og derfor bogføringsmæssigt ikke kan fordeles. En sådan tillempet løsning ville i øvrigt ikke være sammenlignelig, idet Årsregnskabsloven arbejder med en anden værdiansættelse og ud fra en egenkapitalopgørelse m.m., der ikke er defineret i statsregnskabet.

Afslutningsvis vil jeg nævne et par forhold omkring samarbejdet mellem DSB og private fragtmænd og vognmænd.

I DSBs stykgodsprodukt forestår private vognmænd i dag distributionskørsel svarende til 70 pct. af de samlede distributionsomkostninger.

Et direkte samarbejde med fragtmændene er forsøgt etableret på Fyn og i Aalborg. I Aalborg blev det forsøgt at etablere fælles terminaldrift og distribution. Der blev i forhandlingerne konstateret gensidige gevinstmuligheder, men fragtmændene ønskede i slutfasen alligevel ikke at deltage.

Tilsvarende ønskede fragtmændene ikke at deltage i en løsning på Fyn, hvor en fælles distribution var kædet sammen med jernbanetransport af fragtmandssystemets gods til/fra København.

Et samarbejde mellem DSB og fragtmandssystemet indeholder på en række områder muligheder for økonomiske gevinster. DSB vil også fremover være åben over for et gensidigt forpligtende samarbejde med fragtmændene.

I andre europæiske lande har der været afprøvet forskellige modeller for stykgodstrafikken. Flere steder er banernes stykgodstrafik overført til banejede datterselskaber (f.eks. Norge), som i varierende grad har stået frit i samarbejde/konkurrence med private stykgodstransportører, og som i varierende grad har haft frihed til at benytte moderselskabet som transportør. Andre steder er banernes stykgodstransport overført til private selskaber (f.eks. Holland).

Resultaterne heraf har været meget forskellige – fra nedlæggelse af de etablerede selskaber til kraftig ekspansion af de banejede selskaber på såvel hjemmemarkedet som i nabolande. Der er imidlertid i alle lande sket en nedgang i den andel af det samlede stykgods, der transporteres på jernbane. I Norge og i Holland er alle stykgodstransporter overført til landevejstransport, mens der i f.eks. England, Frankrig og Vesttyskland uændret foregår en del stykgodstrafik med jernbane.

Mit svar vedlægges i 40 eksemplarer.

Med venlig hilsen

H P CLAUSEN