

Gennem rationaliseringer og øget samarbejde med andre transportører tilstræbes, at stykgodsproduktets indtægter i 1992 som minimum modsvarer de omkostninger, som stykgodsstrafikken påfører DSB. Oprettningen skal videreføres, så indtægterne fra 1995 endvidere dækker det årlige investeringsomfang i stykgodssektoren.

Især skal sikres, at kombitrafikken med bl. a. veksellad gives gode udviklingsmuligheder. Til etablering og udbygning af kombiterminaler samt til anskaffelse af bærevogne til kombitrafikken kan der afsættes 50 mio. kr. årligt. Denne investering skal ske indenfor den aftalte totale DSB-investeringsramme, men - som i andre europæiske lande - ikke afholdes indenfor godssektorens økonomiske målsætning.

Godssektorens økonomi beskrives således, at godsøkonomien ikke belastes med omkostninger, som ville forekomme, selv om DSB ikke drev godstrafik.

Indtil DSB overtog S-togene pr. 1.1.1990 var de neutrale for DSBs økonomi, idet Hovedstadens Trafikselskab bar både drifts- og investeringsunderskuddet (med tilskud fra Indenrigsministeriet).

Ifølge EF-direktiv 91/440 skal der fra 1993 ske en regnskabsanalytisk opdeling af DSB-regnskabet i en infrastruktur- og en trafikvirksomhedsdel. Ved at udskille infrastrukturdelen bliver DSBs trafikdel ligestillet med andre jernbanetrafikvirksomheder med hensyn til infrastrukturansvar, hvilket er en blandt flere forudsætninger for at etablere lige konkurrencevilkår mellem de trafikvirksomheder, som fra 1993 gives mulighed for at konkurrere om den internationale trafik.

DSB arbejder i nær kontakt med Kommissionen på at opstille nærmere regler for afgrænsning af infrastruktur - hhv trafikvirksomheden. Det vil medføre et nyt DSB analyseregnskab, som vil blive udarbejdet for 1991 og prognosticeret for 1992 og 1993. For årene 1991 og 1992 vil der til sin tid foreligge såvel hidtidigt som fremtidigt analyseregnskab, således at udviklingen i produktresultaterne bliver mulig at følge trods nødvendig redefinering af analyseregnskabet. Der sigtes mod indarbejdelse af de redefinerede analyseregnskaber i finansloven for 1993 ved ændringsforslag.

Enkeltprodukternes kontante bidrag til dækning af produkternes fællesomkostninger på ca. 1,5 mia. kr. årligt og nettoinvesteringer/-kapitalomkostninger i størrelsesorden godt 2 mia. kr. årligt fremgår af følgende tabel:

| Produktanalyseresultater mio. kr. i løbende priser | R 1983 | R 1984 | R 1985 | R 1986 | R 1987 | R 1988 | R 1989 | R 1990 | R 1991 | B 1992 | F 1993 |
|-------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Passagertog | -356 | -374 | -308 | -247 | -108 | -157 | -165 | -116 | -168 | -135 | -100 |
| S-tog | | | | | | | | -167 | -148 | -140 | -135 |
| Rutebiler | 23 | 19 | 23 | 31 | 28 | 44 | 42 | 49 | 59 | 55 | 55 |
| Gods | -111 | -52 | 5 | 12 | -88 | -84 | -43 | -20 | -60 | -30 | -20 |
| Bilfærger | 307 | 348 | 379 | 407 | 436 | 380 | 382 | 393 | 384 | 360 | 400 |
| Forpagtning m.v. | 204 | 239 | 287 | 278 | 253 | 293 | 322 | 384 | 371 | 390 | 395 |
| Produktbidrag til fællesomk. | 67 | 180 | 386 | 481 | 521 | 476 | 537 | 522 | 437 | 500 | 575 |
| "Fællesproduktet" | -1.236 | -1.378 | -1.391 | -1.415 | -1.588 | -1.627 | -1.559 | -1.563 | -1.534 | -1.500 | -1.500 |
| Driftsresultat DSB, kontant ¹⁾ | -1.169 | -1.198 | -1.005 | -934 | -1.067 | -1.151 | -1.022 | -1.041 | -1.097 | -1.000 | -925 |
| Investeringer, netto ²⁾ | | | | | 1.540 | 1.336 | 1.284 | 1.684 | 2.145 | 2.484 | 2.105 |

NOTE: ¹⁾ For 1992 og 1993 er angivet regnskabsprognoser pr. 1. maj 1992, dvs. incl. langtidsledige mv.

²⁾ Incl. forbrug af opsparede bevillinger fra tidligere år.