

Videreudviklingen af DSBs økonomistyring vil betyde, at der de kommende år vil kunne opstilles et stadig bedre dækkende billede af DSB-virksomhedernes økonomi. Videreudviklingen vil bl.a. indebære, at der i løbet af BO-årene kan opstilles lukkede regnskaber for virksomhederne.

Det bemærkes, at det økonomiske billede af produkterne, som nu tegnes, på sigt er lidt for gunstigt, idet der fortsat opereres med visse mindre fællesomkostninger, som i en senere fase vil kunne produktfordeles. Desuden forudsættes produkterne senere belastet med en afgift for anvendelse af infrastrukturen.

For god ordens skyld skal anføres, at justeringer af DSBs organisation og ændringer i økonomistyringsprincipper vil kunne påvirke det billede, der tegnes i det følgende.

Det er virksomhedernes bevillingsøkonomi, der beskrives i det følgende. Denne økonomi-beskrivelse, der følger statsregnskabets regelsæt, kan af bl.a. definitionsmæssige grunde ikke uden videre sammenlignes med et virksomhedsregnskab opstillet efter årsregnskabsloven.

Regnskabsdata og dermed økonomiske nøgletal for de nye virksomhedsområder for årene før 1994 foreligger i sagens natur ikke.

Beregnings af virksomhedsoversigternes oplysninger om omkostningerne til generel ledelse og administration er foretaget på grundlag af den personaleandel, som er beskæftiget hermed. Udgifterne bliver således den omtrentlige lønsum, der anvendes til formålet.

Der forventes en yderligere styrkelse af præsentationen af DSBs virksomhedsoversigter på ændringsforslaget gennem en udvidelse af oplysninger om produktion, afsætning, økonomi og dermed nøgletal for virksomheder og hovedprodukter.

DSB passager

Passagervirksomheden er med sine knap 8.700 medarbejdere den største af DSBs virksomheder. DSB passager har ansvaret for al DSBs passagertrafik på skinner og råder i den sammenhæng over stationerne. Virksomheden står tillige for indkøb og vedligeholdelse af materiel samt den detaljerede køreplanlægning for hele DSB.

DSB passager er organiseret i fire produktdivisioner (InterCity, Regionaltog, S-tog og International) og en materieltjeneste. De fire divisioners udbud er koordineret, så de understøtter, supplerer og aflaster hinanden. Hermed søges der skabt et sammenhængende trafiksystem tilpasset efterspørgslen. For at undgå uhensigtsmæssig dublering af funktioner udfører divisionerne en række opgaver for hinanden (fx billetsalg) ligesom stordriftsfordele ved togproduktionen søges udnyttet til gensidig bedste.

Driftsindtægten for DSB passager forbedres 1995-98, hvilket primært er en følge af åbningen af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt. Investeringsmæssigt præges virksomheden af meget store nyanskaffelser af tog. I de første år dominerer den igangværende levering af Det ny Regionaltog (ER-togsæt) til strækningen Helsingør-Padborg. Senere er afsat midler til anskaffelsen af yderligere nye S-tog.

Oplysningerne om DSB passager er efterfølgende opdelt på virksomhedens hovedprodukter.

Driftsbudget, kontant

Driftsbudget i mio. kr. (1994 i PL-niveau 94, 1995-98 i PL-niveau 1995)	B 1994	F 1995	BO 1 1996	BO 2 1997	BO 3 1998
Udgifter:.....	3368,9	3456,2	3445,8	3282,7	3107,9
Eksterne omkostninger.....	3154,9	3244,0	3204,0	3221,0	3051,0
Køb i DSB.....	2025,1	2007,9	1992,3	1768,1	1723,5
Salg i DSB.....	1811,1	1795,7	1750,5	1706,4	1666,6
Indtægter:.....	2728,0	2820,0	2825,0	3725,0	3827,0
Trafikindtægter.....	2711,1	2797,4	2802,0	3701,0	3803,0
Andre indtægter.....	16,9	22,6	23,0	24,0	24,0
Driftsresultat.....	-640,9	-636,2	-620,8	442,3	719,1