

Kaj bi pomenila povezava Slovenskih železnic in Luke Koper?

Logistični holding; Slovenske železnice + Luka Koper.

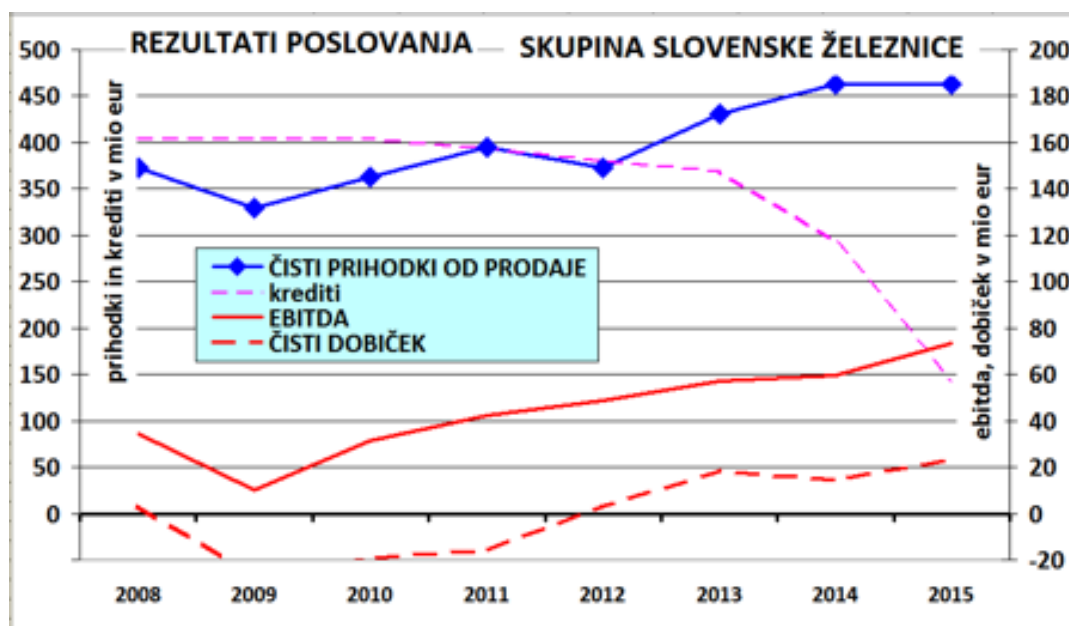
Ob vseh dogajanjih z drugim tirom in Luko Koper kaže, da se ponovno odpirajo tudi razmišljanja v zvezi z oblikovanjem logističnega holdinga – povezavi med Slovenskimi železnicami in Luko Koper. Glede na to, da se več kot polovica tovora Luke Koper pripelje ali odpelje po železnici in da menda tudi Slovenske železnice polovico tovornega prometa realizirajo s tovorom iz Luke, imajo takšne ideje vsekakor svojo logiko. Seveda pa je pri takšni povezavi v ozadju še veliko drugih vidikov in interesov. O tem se bo še veliko pisalo in špekuliralo s strani takšnih in drugačnih strokovnjakov. Ob tem pa ni odveč predstaviti tudi nekaj konkretnih podatkov morebitne povezave in poslovanja obeh družb ter tudi vloge železnic nasploh. Večina bralcev se sicer hitro zadovolji z nekaj pavšalnimi ocenami, a v bilancah se skriva veliko zanimivih podrobnosti, ki jih je vredno pogledati. V nadaljevanju se zato osredotočam samo na prikaz podatkov brez širših razmislekov.

Stanje v Slovenskih železnicah

V Slovenskih železnicah je prišlo leta 2011 do pomembne reorganizacije družbe. Do tedaj enovito podjetje je imelo ločene hčerinske družbe samo za vzdrževalna in gradbena dela. S preoblikovanjem pa so izločili družbo SŽ – Infrastruktura, ki se ukvarja samo z upravljanjem in vzdrževanjem železniške infrastrukture kot upravljavec državnega železniškega omrežja (imajo nekaj čez 2.000 zaposlenih). Večino prihodka družba zato tudi realizira z državo oz. ministrstvo za infrastrukturo krije vse stroške vzdrževanja in nepredvidenih dogodkov (npr. žled). Tovrstnih skupnih stroškov je bilo v letu 2015 za kar okoli 140 milijonov evrov (vse številke so okvirne in zaokrožene). SŽ – Infrastruktura d.o.o. potem uporabnikom zaračunava uporabo železniškega omrežja, a ti prihodki pa po razpoložljivih podatkih ne dosegajo 10 milijonov evrov letno.

Uporabnika omrežja sta namreč dve hčerinski družbi SŽ, in sicer ločeno Potniški in Tovorni promet (skupaj imata tudi okoli 2.000 zaposlenih), pa tudi tuji železniški operaterji (predvsem avstrijski Rail Cargo Austria – RCA). Ti dve realizirata tudi večino eksternih dohodkov s transportom v celotni skupini. Poleg teh treh družb pa imajo Slovenske železnice d.o.o. v lasti še dve večji hčerinski družbi in sicer Vleka in tehnika d.o.o. (SŽ- VIT; 2.000 zaposlenih), kjer skrbijo za vzdrževanje železniških vozil in vleko vlakov za omenjeni transportni podjetji (skoraj vseh 100 milijonov prihodkov zaračunajo znotraj sistema). Druga hčerinska družba pa je Železniško gradbeno podjetje (ŽGP; 300 zaposlenih), ki skrbi za za izvajanje vzdrževanja in izgradnjo železniških prog.

Na spodnjem grafikonu je prikazano gibanje nekaterih ključnih podatkov o poslovanju celotne Skupine Slovenske železnice za zadnjih nekaj let. Podatkov za leto 2016 še ni na voljo, a najbrž kakšnih večjih sprememb ni bilo, razen nekaj več prihodkov ter verjetno tudi boljši rezultat. Kot vidimo, so se prihodki po nastopu krize malenkostno znižali, nato pa beležijo bolj ali manj konstantno rast. Kriza je vplivala tudi na rezultat in v letu 2009 so najbrž nekoliko bolj "počistili" bilance, od takrat naprej pa se rezultati vsako leto izboljšujejo. Celotni sistem Slovenskih železnic je tako v 2015 ustvaril že preko 70 milijonov evrov EBITDA ter 20 milijonov čistega dobička. Ne dvomim pa, da je bilo leto 2016 še za kakih 10 ali 20 milijonov evrov boljše.



Rezultati kot takšni so torej kar spodbudni, seveda pa je poslovanje železnic v veliki meri odvisno od odločitev o financiranju s strani države, tako pri prihodkih kot tudi pri zagotavljanju ustreznih finančnih struktur. V zadnjih letih je finančni dolg padel pod 150 milijonov evrov (neto dolg znaša celo samo 70 milijonov) – a to predvsem zaradi odločitve vlade po vplačilu 110 milijonov dodatnega kapitala ter priznanju 134 milijonov obveznosti iz preteklih let. Parlament je sprejel poseben zakon o vračilu slednje razlike v desetih letih, kar so železnice hitro prodale bankam, skupaj vrnilo skoraj 250 milijonov dolga ter tako oblikovale finančno kar trdno podjetje z neto zadolženostjo le še v višini letnega denarnega toka.

Še večji vpliv pa ima država pri zagotavljanju prihodkov Slovenskih železnic. Od skupnih 550 milijonov evrov kosmatega donosa iz poslovanja prispeva država kar preko 200 milijonov evrov (podatki za leto 2015, a so podobni vsa leta). Največji prispevek je seveda za omenjeno zagotavljanje rednega ter izrednega vzdrževanja železniškega omrežja, preko 40 milijonov evrov pa znaša tudi prispevek države za subvencioniranje potniškega prometa. Oboje država redno letno pokriva prek financiranja t.i. obvezne gospodarske javne službe (OGJS). Družba SŽ – Potniški promet ustvari približno polovico prihodkov s prodajo vozovnic, drugo polovico pa prispeva država (tu naj dodam, da okoli 70 milijonov letno proračun nakazuje tudi avtobusnim prevoznikom za zagotavljanje "trajne mobilnosti", kot piše v proračunskih dokumentih).

Te številke lahko pogledamo tudi z druge strani – s strani proračunskih izdatkov. Čeprav nekako prevladuje prepričanje, kako smo zadnje desetletje oz. dve vlagali predvsem v cestno infrastrukturo, zanemarjali pa železniško, spodnji podatki kažejo nekoliko drugačno sliko. Seveda smo največ milijard namenili za gradnjo avtocest preko družbe DARS d.o.o. (skupaj skoraj 6 milijard evrov), vendar bodo ta vlaganja v celoti plačali uporabniki avtocest Proračun (davkoplačevalci) s tem torej ni bil obremenjen, razen kot poročilo. Za vzdrževanje in razvoj ostalega cestnega omrežja pa ministrstvo letno namenja okoli 200 milijonov evrov, a tudi ta del v veliki meri pokrijejo uporabniki s plačilom letnega nadomestila za uporabo cest (ta priliv je sicer del prihodkov integralnega proračuna, a vseeno jih lahko povežemo z izdatki).

Pri železnicah pa je slika precej drugačna, saj proračun ne izkazuje kakšnih prihodkov iz naslova povračila železniške infrastrukture. Samo za vzdrževanje in "zagotavljanje varnosti" v železniškem

prometu proračun letno namenja precej prek 100 milijonov evrov finančnih sredstev. Še višji pa so izdatki za gradnjo železniške infrastrukture. Lani je bilo zaradi izpada evropskih sredstev tovrstnih naložb manj, a samo v obdobju 2013-2015 je država investirala preko 800 milijonov evrov v posodabljanje in gradnjo novih železniških prog – brez posebnih zakonov, razprave in strahu pred korupcijo. Če k temu dodamo še subvencioniranje železniškega potniškega prometa, je bil državni prispevek zadnja štiri leta kar 1,6 milijarde evrov, čistih, brez DDV (!) Na tem mestu ne bi odpiral primerjav z vlaganji v ceste ali železnice ter prispevka uporabnikov infrastrukture, vsekakor pa so podatki zanimivi.

IZDATKI MINISTRSTVA ZA INFRASTRUKTURO ZA CESTE IN ŽELEZNICE (v milijon evrih)	2013	2014	2015	2016
za vzdrževanje in razvoj cestnega omrežja (brez avtocest)	178	176	195	217
prihodki od nadomestila za ceste	145	143	134	148
SKUPAJ CESTE - NETO	33	33	61	69
za vzdrževanje železnic (plus varnost)	85	108	134	112
za gradnjo železniške infrastrukture	157	285	380	142
SKUPAJ ŽELEZNICA	242	393	514	254
za subvencijo potniškega prometa	124	121	124	115
PRORAČUNSKI IZDATKI SKUPAJ (bruto)	544	690	833	586

Kakšna bi bila bilančna slika logističnega holdinga?

Če pustimo vse zgoraj navedene dileme ob strani, pogledajmo še, kakšna bi bila bilančna slika skupnega podjetja Luke s Tovornim prometom SŽ. V spodnji tabeli je nekaj osnovnih podatkov iz bilanc in kot vidimo je obseg prihodkov obeh družb skoraj enak. Pri stroških tovrstnega prometa je mogoče dobro opozoriti, da polovico materialnih stroškov predstavljajo obveznosti za storitve sestrške firme Vleka in tehnika. Z vključitvijo sorazmernega dela tamkajšnjih zaposlenih bi bila tudi dodana vrednost obeh družb podobna. Seveda pa je na železnicah bistveno več zaposlenih, zaradi česar je prosti denarni tok bistveno nižji, zaradi posojilnega financiranja pa dobička praktično ni. Ob tem so zanimivi tudi podatki o zaposlenih in plačah, ki so v obeh družbah precej nad državnim povprečjem. To predvsem kaže, kakšne potenciale ima tovrstna logistična dejavnost in to v celotni verigi (tudi v Slovenskih železnicah ima skoraj 8.000 zaposlenih prejemke 20 % nad povprečjem Slovenije).

BILANCE v mio eur (Luka 2016, SŽ 2015)	SŽ -TOVORNI PROMET	LUKA KOPER	SKUPAJ
IZKAZ USPEHA			
SKUPAJ PRIHODKI	193	192	385
materialni stroški	-131	-75	-206
DODANA VREDNOST	63	118	181
str. zaposlenih	-39	-45	-84
EBITDA	24	73	97
amortizacija	-15	-26	-41
DOBIČEK IZ POSLOVANJA	9	46	54
neto fin. odh. in ost. odhodki	-8	1	-7
CELOTNI DOBIČEK	1	46	47
št. zaposlenih	1.253	886	2.139
str. dela na zap.	2.565	4.270	3.271
BILANCA STANJA			
osnovna sredstva	135	392	527
neto obratna sredstva	27	15	41
ANGAŽIRAN DENAR ZA POSLOVANJE	161	407	569
KAPITAL IN REZERVACIJE	56	321	378
finančne naložbe in denar	105	86	191
Ekonomska vrednost družb (7-krat EBITDA)	169	510	679
Tržna vrednost (EV minus neto dolg)	64	424	488

Pri vloženih sredstvih v poslovanje imajo železnice (Tovorni promet) precej manjše potrebe kot Luka, saj infrastrukturo (omrežje) v celoti najemajo (pri čemer plačujejo zgolj simbolično uporabnino) in investirajo samo v vozni park (pa še te stroške jim naknadno s “priznanjem terjatve” pokriva država). Bilančne podatke sem pri obratnih sredstvih nekoliko korigiral, ker sicer izkazujejo precejšnje terjatve do matične družbe, ki pa jih na drugi strani financira s posojili. Nasploh je tudi finančna struktura del zavestne politike in odločitev krovne družbe. Tovorni promet ima na primer le 52 milijonov kapitala in preko 150 milijonov posojil, Potniški promet pa je v celoti financiran s kapitalom, ima celo 30 milijonov finančnih presežkov.

Na koncu je izračunana še hipotetična vrednost obeh in skupne družbe na osnovi zadnjih znanih podatkov (pri izračunu ekonomske vrednosti družbe iz EBITDA je upoštevan faktor 7). Ta faktor ustreza tudi trenutni tržni vrednosti Luke, ki znaša nekaj preko 400 milijonov evrov. Po podobni metodologiji bi bil Tovorni promet “vreden” 60 milijonov. Seveda je to samo računaska operacija, kjer bi bile ob drugačnih predpostavkah številke lahko hitro drugačne. Predvsem je vprašanje koliko posojil “obesimo” Tovornemu prometu, še bolj pa vprašanje samega rezultata te družbe. Vidimo, da je ta pač močno odvisen od odločitev vlade v kakšni obliki družbo podpira in koliko plačuje za uporabo ogromne infrastrukture. Iz podatkov se vidi, da pravzaprav zelo malo. Zadnja leta smo lahko že zadovoljni, da pokrivajo svoje tekoče stroške in kar solidne plače in te rezultate so uspeli kar izboljšati. Seveda pa ostaja pretežni del zagotavljanja ustrezne infrastrukture na ramenih davkoplačevalcev.

Sklep

S tega vidika je zato na mestu predvsem skrb za čim večjo izkoriščenost obstoječe (pa tudi načrtovane) železniške infrastrukture, kjer je povečanje obsega pretovora v Luki ključnega pomena. In samo skozi to perspektivo moramo ocenjevati vsako nadaljnje izboljševanje pretočnosti železniškega omrežja, kar obsega tudi naložbo v drugi tir. Gre za donosnost celotne logistične verige in celotnega železniškega omrežja Slovenije. In zato mi še danes ni razumljivo, zakaj tako poglobljeno računamo ekonomičnost teh 30 km proge do Divače, nikdar pa niso bila vprašanja ob sto in stomilijonskih vlaganjih v druge odseke omrežja. V zadnjem času predvsem Pragersko – Hodoš, ki je bila za Madžarsko verjetno še bolj pomembna, pa nimamo informacij, da bi pri tem Madžari kaj sodelovali ali bili vsaj povprašani za sofinanciranje.

Bine Kordež, jpd, 24.6.2017