

Proč podnikat v železniční osobní dopravě

Tomáš Pospíšil

Ekonomicko-správní fakulta

MU Brno

Struktura příspěvku

1. Formy podnikání v osobní železniční dopravě
2. Klíčové finanční indikátory
3. Zhodnocení podnikání v závazkové (dotované) dopravě
4. Zhodnocení podnikání na volném trhu
5. Závěry

Formy podnikání

- Soutěž o trh – tzv. regulovaná konkurence
 - Výlučná práva (exkluzivita na lince)
 - Platí dopravce za exkluzivitu objednateli x platí objednatel dopravci (provoz není ziskový) – kompenzace za služby ve veřejném zájmu
 - Forma poskytnutí výlučného práva:
 - Přímé zadání požadovaných dopravních služeb
 - Výběrová řízení na požadované dopravní služby

Formy podnikání

□ Soutěž na trhu

- Standardní forma konkurence: více železniční dopravců železniční dopravců na jedné lince
- Rizikovější pro dopravce než regulovaná konkurence.
- Nemalý vliv manažera infrastruktury – meze kapacit železniční infrastruktury

Důvod podnikání

- Plnění úkolů státní dopravní politiky?
- Hra z vláčky?
- NE, ZISK/DIVIDENDY**
 - Regulovaná konkurence:
 - Přímou zadané smlouvy – max. 7,5 % z vloženého kapitálu
 - Výběrové řízení – neomezený
 - Volný trh - neomezený

Klíčové finanční indikátory investic

- *Průměrná míra návratnosti v %:* average rate of return = průměrný zisk/investice
- *Čistá současná hodnota v Kč:* NPV = diskontované čisté cash flow projektu
- *Vnitřní výnosové procento:* IRR = diskontní míra, při které je NPV=0
- *Doba návratnosti vloženého vlastního kapitálu v letech* = v jakém roce vygeneruje projekt tolik kumulovaných cash flow příjmů (dividend), aby pokryl investici vlastního kapitálu do projektu

Podnikání s kompenzací – ekonomický model - parametry

□ Investiční náklady:

- ⑩ cena lokomotivy: 100 mil. Kč, vůz: 35 mil. Kč/ks
- ⑩ celkové investiční náklady: 275 mil. Kč – 5 vozová souprava
- ⑩ doba odpisování 30 let (odpovídá době životnosti)

□ Financování investice:

- ⑩ Formou úvěru ve výši 80 % celkové investice
- ⑩ Doba splácení úvěru: 10 let
- ⑩ Úroková míra: fix. 5 % p.a.
- ⑩ Anuitní splácení úvěru

□ Provozní parametry

- ⑩ Roční proběh soupravy: 250 tis. vlkm
- ⑩ Spotřeba trakční energie: 30 KWh/hrtkm
- ⑩ Hmotnost soupravy: 362 tun
- ⑩ Kapacita soupravy: 380 míst
- ⑩ Cena trakční energie: 2,50 Kč/KWh

Podnikání s kompenzací – ekonomický model - parametry

□ Provozní náklady:

- ⑩ Trakční energie, náklady na použití dopravní cesty: výpočet z výše uvedených parametrů a Prohlášení o dráze 2010/2011
- ⑩ Ostatní provozní náklady (průměrné hodnoty dle Výr. zprávy ČD 2010 a Stat. ročenky ČD 2010)
- ⑩ Indexace růstu nákladů 2 % p.a.

□ Tržby:

- ⑩ Odhad tržeb na základě průměrné obsazenosti vlaků: 23 % [Výroční zpráva ČD 2010]
- ⑩ Výnos tarifu: 0,80 Kč/oskm,
- ⑩ Indexace růstu tržeb 1 % p.a.

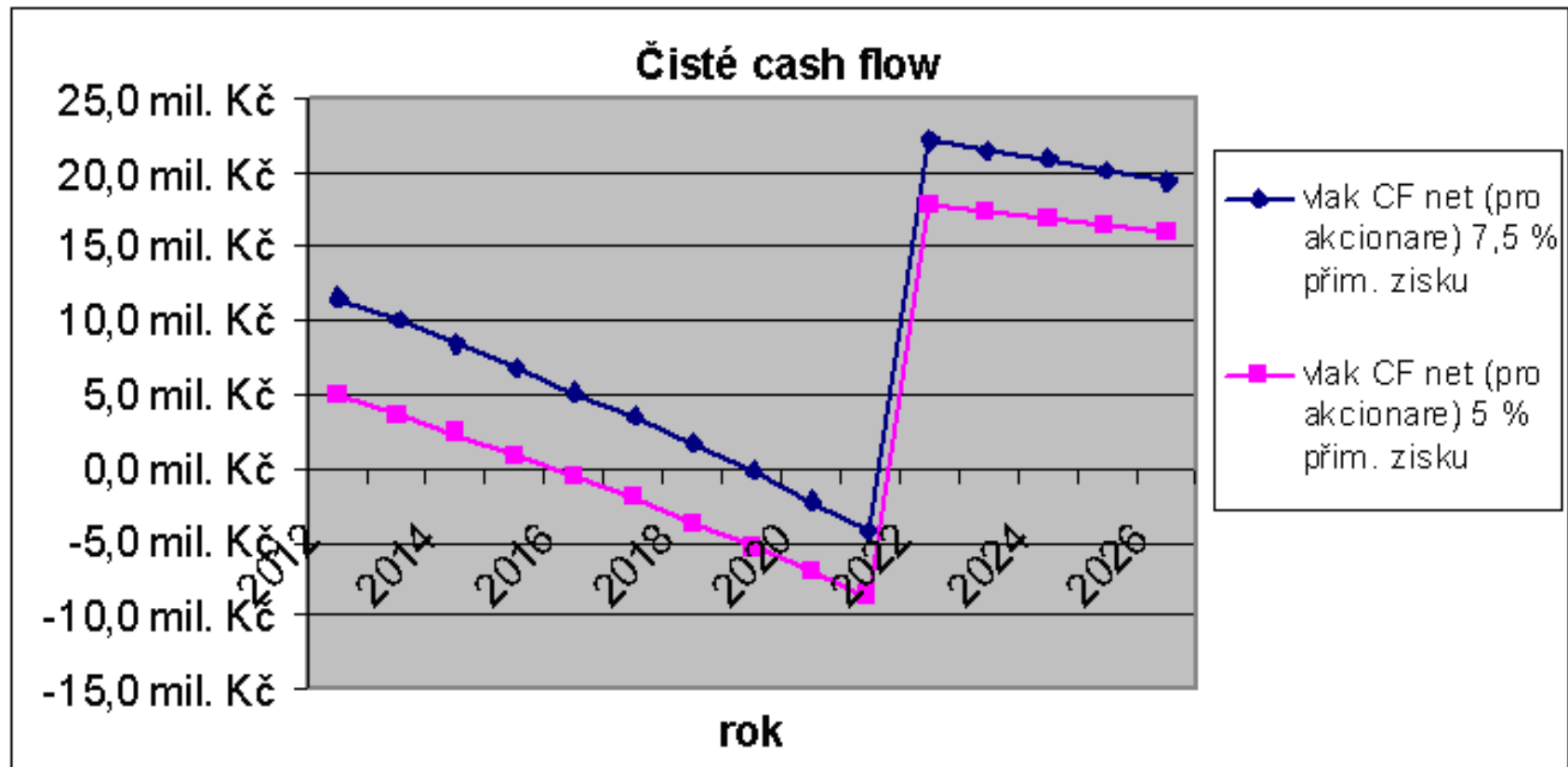
Podnikání s kompenzací – ekonomický model - výsledky

	5 % průměřený zisk	7,5 % průměřený zisk
Average rate of return	3,67%	5,50%
NPV	-7,5 mil. Kč	78,6 mil. Kč
IRR	3%	-
Doba návratnosti vlastního kapitálu	14 roků	11 roků
Diskontní míra	7%	7%

Při 5% prům. zisku se dopravce takřka nebude moci účastnit nové zakázky na železniční osobní dopravu v ZVS, neboť se mu nevrátí, ani vlastní kapitál, který do investice vložil.

Pokud netto smlouva - dopravce vystaven vysokému riziku insolvence.

Podnikání s kompenzací – ekonomický model - výsledky



Podnikání s kompenzací – základní problémy

NESOULAD:

- Délka smlouvy (15 let) + délka úvěru (10 let) **X** doba životnosti souprav (30 let)

Rozložení rizik

- Netto smlouvy x brutto smlouvy
- => vliv objednatele na nabídku a tvorbu tarifu

Podnikání na komerční riziko – ekonomický model - předpoklady

Rozdíly oproti předch. modelu:

- Doba posouzení – 20 let
- Modernizace soupravy po 15ti letech provozu
- Obsazenost: 75 % v celé úseku (vysoce nadprůměrná hodnota)

Předpoklady:

- Srovnání s provozování dálkové **autobusové** dopravy
- Stejná přepravní rychlost vlak i autobus

Podnikání na komerční riziko – ekonomický model - bus

□ Investiční náklady

- ⑩ luxusní autokar cena: 6 mil. Kč/ks, počet ks 6
- ⑩ doba odepisování 5 let
- ⑩ obnova vozového parku v 5ti ročním intervalu, cena autobusů – index 1 % p.a.

□ Financování investice:

- ⑩ Formou úvěru ve výši 80 % celkové investice
- ⑩ Doba splácení úvěru: 5 let
- ⑩ Úroková míra: fix. 5 % p.a.
- ⑩ Anuitní splácení úvěru

□ Provozní parametry:

- ⑩ Roční proběh autobusu: 250 tis. vlkm
- ⑩ Kapacita autobusu: 63 míst, celkem 378 míst

⑩ Tržby:

- ⑩ Odhad tržeb na základě průměrné obsazenosti: 75 %
- ⑩ Výnos tarifu: 0,80 Kč/oskm
- ⑩ Indexace růstu tržeb 1 % p.a

Podnikání na komerční riziko – ekonomický model - bus

Nepravidelná bus. doprava 1. pol. 2011	
	Kč/buskm
pohonné hmoty	7,95
pryžové obruče	0,26
ostatní přímý materiál	1,07
přímé mzdy	5,15
opravy a udržování	2,53
silniční daň	0,37
pojištěné zák. odpovědnosti	0,49
cestovné	1,10
sz pojištění	1,72
jiné	2,93
režie	2,30

Indexace 2 % inflací p.a.

Podnikání na komerční riziko – ekonomický model – výsledky - vlak

	vlak, průměrné náklady, obsazenost 75 %	vlak, 40 % pokles průměr. provozních nákladů, obsazenost 75 %	vlak, 40 % pokles průměr. provozních nákladů, obsazenost 90 %
Average rate of return	-1,88%	5,17%	9,11%
NPV	-129,3 mil. Kč	96,7 mil. Kč	226,1 mil. Kč
IRR	-	-	
Doba návratnosti vlastního kapitálu	nikdy	12 roků	5 roků
Diskontní míra	7%	7%	7%

- **Základní varianta:** podnikání ekonomický nesmysl
- **Varianta 2:** pokles provozních nákladů o 40 % = 57 % pokles prům. nákladů ovlivnitelných dopravcem – velmi obtížně dosažitelné s ohledem na skladbu nákladů – např. osob. náklady strojvedoucích a náklady na údržbu vozidel – stejné u všech výrobců.
- **Varianta 3:** 90 % obsazenost v celém úseku – pokud nepřipustíme stojící cestující, tak nemožné dosáhnout.

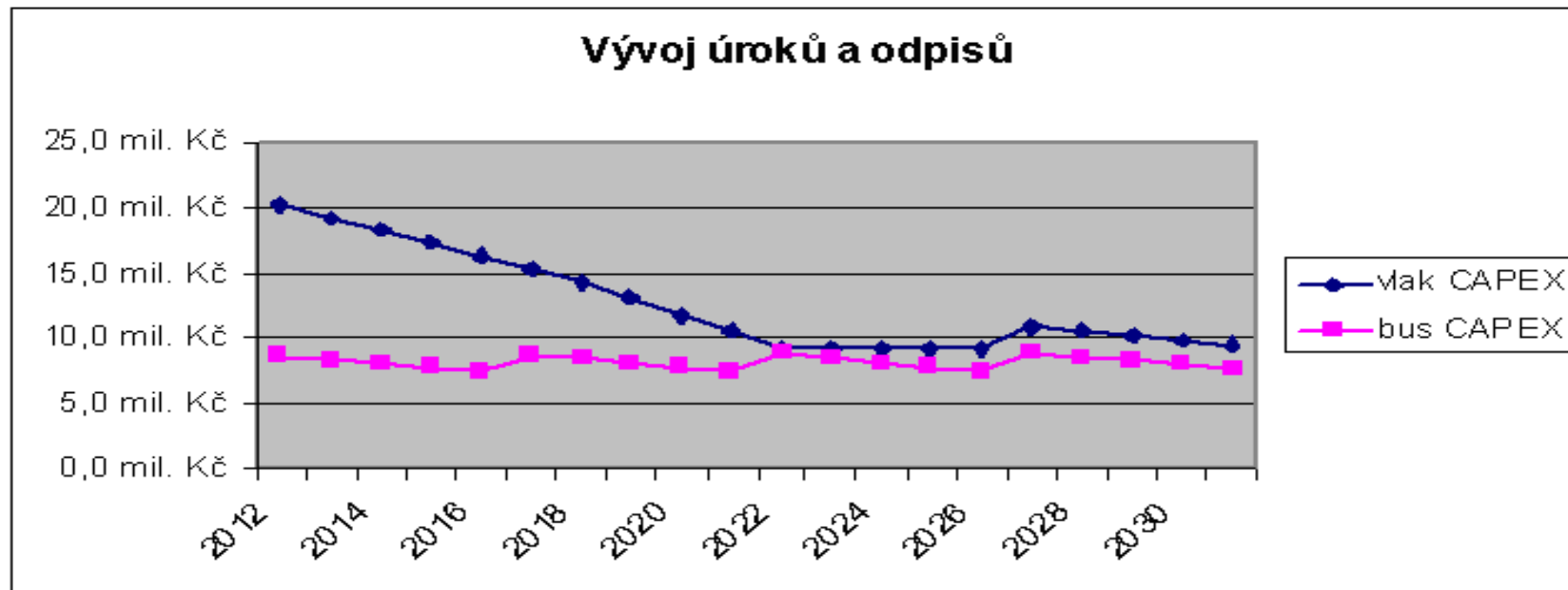
Podnikání na komerční riziko – ekonomický model – výsledky – vlak x bus

	vlak, průměrné náklady, obsazenost 75 %	vlak, 40 % pokles průměrn. provoz. nákladů, obsazenost 75 %	autobus, 75 % obsazenost	autobus, 90 % obsazenost
Average rate of return	-1,88%	5,17%	2,42%	10,42%
NPV	-129,3 mil. Kč	96,7 mil. Kč	60,4 mil. Kč	189,8 mil. Kč
IRR	-	-	-	-
Doba návratnosti vlastního kapitálu	nikdy	12 roků	1 rok	1 rok
Diskontní míra	7%	7%	7%	7%

Srovnání jednoznačné:

- U železniční osobní dopravy větší překážky vstupu do odvětví oproti autobusové, ale bez odpovídajícího vyšší výnosnosti.
- Přitom provozní náklady autobusů jen o 10 % nižší než vlak průměr a o 30 % vyšší než efektivní vlak.

Podnikání na komerční riziko – ekonomický model – výsledky CF – vlak x bus



- Kapitálová náročnost železniční dopravy: v žádné roce nejsou odpisy a úroky z autobusů vyšší než pouze odpisy z vlaků!
- Problém pokrytí CF vlak : splátka jistiny úvěru po dobu max. 10 let, - záporné CF v 1. třetině provozování vlaků => nutnost dalších externích zdrojů – **dluhová spirála**

Závěry

Podnikání s kompenzací:

■ Plus

Jistota dorovnání ztráty vč. přiměřeného zisku

■ Mínus

Přiměřený zisk pod 5 % nezajišťuje prostou reprodukci majetku

■ Potenciál

Rozvoj trhu – vyšší počet smluv o ZVS s objednatelem

■ Riziko

Výnosové i nákladové riziko na dopravci, přitom dopravní nabídka i tarif v rukou objednatele

Závěry

Podnikání na komerční riziko

□ Důvody nárůst zájmu o podnikání v železniční osobní dopravě:

- Současná nabídka investičních příležitostí
- Pokles důvěry v kapitálové trhy
- Renesance železniční dopravy
- V západní Evropě vysoká výnosnost tarifu

Děkuji za pozornost

