

Anna Mężyk

Analiza sytuacji finansowej przedsiębiorstw kolejowych w Unii Europejskiej

Celem polityki transportowej Unii Europejskiej w odniesieniu do kolei jest osiągnięcie w 2010 r. udziałów w rynku równych udziałom z 1998 r. Jest to duże wyzwanie, gdyż przewozy transportem kolejowym, zarówno towarów, jak i pasażerów, po okresie spadku, od 2001 r. w najlepszym razie utrzymują się na stałym poziomie. Oznacza to, że kolej w coraz mniejszym stopniu bierze udział w obsłudze dynamicznie rosnących przepływów towarów i ludzi w Europie.

Drogą do zmiany tej sytuacji ma być wdrożenie reguł konkurencji rynkowej w sektorze kolejowym, czemu służy wiele aktów prawnych, uchwalanych już od początku lat 90. XX w. W ostatecznej wersji nowe reguły funkcjonowania kolei na zasadach konkurencji w ramach jednolitego, europejskiego rynku, zostały zawarte w I i II Pakiecie Infrastrukturalnym. Wszystkie akty prawne, wraz z I i II Pakietem Infrastrukturalnym (odpowiednio 2001 r. i 2004 r.) były prezentowane na łamach miesięcznika *tts*.

Główne działania, zalecane państwom członkowskim UE w tych dokumentach, to ustanowienie niezależności przedsiębiorstw kolejowych od władz publicznych oraz oddzielenie zarządzania infrastrukturą kolejową od wykonawstwa przewozów. Zaleceniom tym towarzyszą bardziej szczegółowe rozwiązania dotyczące warunków równej konkurencji, równego dostępu do tras kolejowych, zapewnienia bezpieczeństwa oraz stopniowej harmonizacji technicznej krajowych systemów kolejowych. Wraz z wdrożeniem tych zasad oczekuje się lepszego dostosowania oferowanych przez koleje usług do potrzeb klientów i poprawy efektywności przedsiębiorstw, a w konsekwencji także ich pozycji rynkowej.

Pierwszy pakiet kolejowy obejmował trzy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (2001/12/WE, 2001/13/WE i 2001/14/WE) blisko ze sobą powiązane, których przeniesienie przez 15 państw członkowskich powinno zostać zakończone najpóźniej do 15 marca 2003 r. oraz dla 8 nowych państw członkowskich posiadających system linii kolejowych do dnia ich przystąpienia do Unii Europejskiej, tj. do 1 maja 2004 r. Do potrzeb oceny, na ile zalecenia UE, zawarte w I Pakiecie Infrastrukturalnym, zostały zrealizowane, wykonano na zlecenie Dyrekcji Generalnej Energia i Transport Komisji Europejskiej UE w 2005 r. studium sytuacji finansowej europejskich przedsiębiorstw kolejowych [1]. W artykule przedstawiono główne wyniki badań, przeprowadzonych w ramach tego studium.

Cel i zakres badań

Badaniami objęto 96 przedsiębiorstw kolejowych zarejestrowanych w krajach Unii Europejskiej, Norwegii i Szwajcarii, dla któ-

rych roczna sprzedaż wynosi powyżej 50 mln euro. Metodyka badań polegała na analizie rocznych sprawozdań finansowych (najbardziej aktualnych, a więc z 2004 r. lub 2003 r.) oraz danych pozyskanych bezpośrednio od przedsiębiorstw i obejmowała dwa główne zamierzenia:

- 1) stwierdzenie, w jakim stopniu przedsiębiorstwa przewozowe i zarządcy infrastruktury respektują zalecenia dyrektywy 91/440/EWG, znowelizowanej przez dyrektywę 2001/12/UE (art. 9.4), w odniesieniu do separacji księgowej dla przewozów towarowych i pasażerskich oraz dla działalności przewozowej i zarządzania infrastrukturą kolejową;
- 2) ustalenie podstawowych parametrów finansowych, charakteryzujących kondycję ekonomiczną przedsiębiorstw, istotnych dla inwestorów, a jednocześnie przydatnych ze względu na monitoring rynku kolejowego.

Badanie zgodności zasad funkcjonowania przedsiębiorstw kolejowych z regulacjami unijnymi wiązało się z uzyskaniem odpowiedzi na następujące pytania:

- czy stosowana jest oddzielna rachunkowość dla różnych rodzajów działalności kolejowej,
- czy występują dotacje skrócone i czy są uwidocznione w dokumentacji finansowej,
- czy w dokumentacji uwidocznione jest otrzymane przez przedsiębiorstwo wsparcie publiczne.

W zakresie oceny działalności gospodarczej przedsiębiorstw główną uwagę skupiono na identyfikacji i obliczeniu najważniejszych wskaźników, ilustrujących wyniki operacyjne i finansowe, do których zaliczono:

- koszty, przypadające na jednego pracownika;
- udział kosztów pracy w kosztach operacyjnych;
- wydajność pracowników;
- stopień pokrycia kosztów działalności operacyjnej przychodami;
- przychody ze sprzedaży przypadające na jednostkę produkcji: 1 pasażera, 1 t, 1 pkm, 1 tkm;
- intensywność wykorzystania majątku;
- udział zadłużenia w pasywach;
- zadłużenie kapitałów własnych;
- obsługę zadłużenia jako relację płatności netto do kosztów operacyjnych ogółem;
- rentowność kapitałów własnych.

Najliczniej reprezentowane są przedsiębiorstwa działające na terenie Wielkiej Brytanii – jest ich 18. Z tej liczby 6 firm to ugrupowania kolejowe, w ramach których działają 22 przedsiębiorstwa przewozów pasażerskich na podstawie udzielonej franszyzy. Dla tych przedsiębiorstw nie ma jednak wydzielonych danych finansowych. Kolejne państwa o większej liczbie przedsiębiorstw, spełniających kryterium sprzedaży powyżej 50 mln euro, to

Niemcy (9), Polska i Włochy (8), Szwecja i Szwajcaria (5), Dania, Hiszpania i Norwegia (4).

W tabeli 1 przedstawiono niektóre badane przedsiębiorstwa kolejowe według siedziby i miejsca działalności.

Pełna i wiarygodna ocena dostosowania przedsiębiorstw kolejowych do regulacji UE oraz ich kondycji finansowej na podstawie dostępnych informacji nastęrcza wiele trudności. W przypadku 16 na 96 zakwalifikowanych do analizy przedsiębiorstw nie uzyskano żadnych danych. W wielu krajach w 2004 r. trwały właśnie przekształcenia organizacyjne w obrębie dotychczasowych przedsiębiorstw narodowych, co oznacza, że zebrany materiał częściowo nie odzwierciedla stanu obecnego, a sformułowane przez autorów zalecenia nie są aktualne. Cześć badanych przedsiębiorstw to przedsiębiorstwa samorządowe, lokalne i regionalne, które nie są objęte wymogiem prowadzenia rozdzielnej rachunkowości. Ponadto publikowane informacje finansowe mają bardzo różny stopień szczegółowości, a tym samym przydatności do celów omawianego studium.

Wśród przedsiębiorstw, które nie udostępniły dokumentacji finansowej, znajdują się zarówno małe przedsiębiorstwa lokalne, jak i firmy o powiązaniach międzynarodowych. Są to:

- w Belgii: Dillen et LeJeune; przedsiębiorstwo, którego głównym udziałowcem w 40% jest szwajcarski HUPAC i którego wyniki ujęte są w bilansie skonsolidowanym dla tej grupy;
- w Czechach: Viamont; prowadzący działalność między innymi w zakresie konstrukcji i napraw infrastruktury, przewozów towarowych i pasażerskich, projektowania przemysłowego;
- w Niemczech: przedsiębiorstwa międzynarodowe Arriva, Connex, TS Logistik, Rail4Chem;
- w Estonii: działające obok głównego zarządcy infrastruktury i operatora EVR firmy Elektriraudtee i Edelaraudtee;
- we Włoszech: Ferrovie Emilia Romagna, lokalne, samorządowe zintegrowane przedsiębiorstwo, zarządzające infrastrukturą 5 linii kolejowych oraz wykonujące przewozy pasażerskie i towarowe;
- w Austrii: GBK, jedno z wielu regionalnych zintegrowanych przedsiębiorstw kolejowych, posiadające jednak licencję

wspólnotową i tym samym zobowiązane do stosowania zaleceń odnośnych dyrektyw;

- w Polsce: ChemTransLogistic, PRS – PCC Rail Szczakowa S.A., Grupa PTK;
- w Szwecji: Citypendeln, wykonujące przewozy pasażerskie, będące spółką zależną francuskiego Keolis.

Dostosowanie funkcjonowania przedsiębiorstw kolejowych do dyrektyw UE W zakresie separacji księgowej

Analiza dokumentacji finansowej wykazała, że 53 spośród 96 badanych przedsiębiorstw prowadzi oddzielną księgowość dla zarządzania infrastrukturą oraz dla przewozów towarowych i pasażerskich. Oznacza to, że 55% badanych podmiotów stosuje się do odnośnych dyrektyw UE. Wiele z nich zajmuje się tylko jednym rodzajem działalności kolejowej, co automatycznie zapewnia zgodność z tymi regulacjami.

Jak wspomniano wcześniej, w wielu państwach w 2004 r. przeprowadzano restrukturyzację kolei. W większości państw istniała już oddzielna organizacja zajmująca się zarządzaniem infrastrukturą, a przekształcenia miały na celu separację poszczególnych rodzajów działalności przewozowej lub dalsze porządkowanie struktur i kompetencji poszczególnych podmiotów na rynku. W wyniku tych zmian w 2005 r. pojawiły się nowe przedsiębiorstwa kolejowe w następujących państwach: Austrii, Belgii, Czechach (2003 r.), Estonii, Grecji (podział zintegrowanego przedsiębiorstwa od 2006 r.), Hiszpanii, Irlandii (obowiązek implementacji dyrektyw 91/440/EWG i 2001/12/UE od 2008 r), we Włoszech, Holandii, Słowenii, Słowacji i na Węgrzech.

Na Litwie i Łotwie przyjęto akty prawne, stanowiące implementację regulacji UE w odniesieniu do kolei, ale nie podjęto jeszcze konkretnych działań. W Luksemburgu funkcjonuje całkowicie zintegrowane przedsiębiorstwo, natomiast w Szwajcarii, która nie podlega regulacjom UE, nie ma również wymogu prawnego separacji działalności w zakresie infrastruktury od działalności przewozowej. Tym samym wiele większych przedsiębiorstw kolejowych pełni zarazem funkcje zarządcy infrastruktury.

Tabela 1

Badane przedsiębiorstwa kolejowe według siedziby i miejsca działalności

	Zarządca infrastruktury	Network Rail
Wielka Brytania	Przewozy pasażerskie	Ugrupowania: Go Ahead Group, National Express Group, First Group, Virgin Trains, Serco Group, Stagecoach Group; Samodzielne firmy: Arriva Trains Wales, Chiltern Railways, Eurostar, Heathrow Express, South Eastern Trains, Great North Eastern Railway (GNER)
	Przewozy towarowe	Freightliner Ltd, Freightliner Heavy Haul, Eurotunnel Freight, Direct Rail Services, English Welsh and Scottish Railway (EWS)
Niemcy	Zarządca infrastruktury	DB-Netz
	Przewozy pasażerskie	DB-Fernverkehr AG, DB Regio AG, Arriva, Connex
	Przewozy towarowe	Railion Deutschland, TX Logistik, Rail4Chem, HGK, Köln
Polska	Zarządca infrastruktury	PKP PLK SA
	Przewozy pasażerskie	PKP Przewozy Regionalne, PKP Intercity,
	Przewozy towarowe	PKP Cargo S.A., PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa, ChemTransLogistic, PRS – PCC Rail Szczakowa S.A., Grupa PTK
Włochy	Zarządca infrastruktury	RFI (Grupa FS), FNME (holding regionu Lombardia)
	Przewozy pasażerskie	Trenitalia SpA (Grupa FS), FNMT
	Przewozy towarowe	Cargo Trenitalia (Grupa FS), FN Cargo, Railion Italia, Hupac
Szwecja	Zarządca infrastruktury	Banverket
	Przewozy pasażerskie	SJ, Citypendeln
	Przewozy towarowe	Green Cargo, MTAB
Szwajcaria	Przedsiębiorstwa zintegrowane	SBB, THURBO AG, BLS Lotschbergbahn AF, Rhatische Bahn RhB, Hupac Ltd

Źródło: opracowanie własne na podstawie [1]

W zakresie zakazu dotowania skrótnego

Dotacje skrótno są to wszelkiego rodzaju środki, pochodzące z działalności kolejowej przynoszącej pozytywne efekty, którymi wspierana jest działalność mniej efektywna. Dotacje skrótno mogą więc wystąpić między przewozem pasażerów i ładunków oraz między działalnością przewozową i zarządzaniem infrastrukturą, a ponadto wówczas, gdy zarządca infrastruktury nie odpowiada za koszty zarządzania infrastrukturą, ponieważ nie wykonuje zadań operacyjnych w tym zakresie. Jako dotowanie skrótno uznano również sytuacje, kiedy występują inne stawki dostępu do infrastruktury dla przewozów pasażerskich i inne dla przewozów towarowych. Wśród badanych podmiotów występują obie możliwe sytuacje, a więc kiedy stawki są większe z założenia dla przewoźników pasażerskich (Holandia, Wielka Brytania), jak i sytuacja odwrotna, kiedy większe stawki dla przewozów towarowych umożliwiają ich obniżenie dla pozostałych podmiotów (Szwajcaria).

Analiza dokumentacji finansowej badanych przedsiębiorstw wykazała, że większość sprawozdań nie zawiera informacji wystarczających do oceny skali występowania tego zjawiska. W bardzo niewielu przypadkach można było znaleźć informacje o dotowaniu skrótnym w raportach rocznych bądź innych źródłach wiedzy o analizowanym przedsiębiorstwie lub sytuacji w danym kraju. Autorzy studium sugerują, że w większości przypadków, jeżeli występuje dotowanie skrótno, to konieczne byłoby poszukiwanie śladów tych działań, sięgając głębiej do ksiąg rachunkowych. Zalecono dokładniejsze sprawdzenie ksiąg rachunkowych szczególnie dla następujących przedsiębiorstw, ze względu na ich specyficzną sytuację, strukturę przedsiębiorstwa lub możliwości zasilania rynku kolejowego:

- koleje czeskie: České dráhy (ČD) i SŽDC (zarządca infrastruktury),
- koleje francuskie: SNCF, SNCF Cargo i RFF (zarządca infrastruktury),
- koleje włoskie: Trenitalia i RFI (zarządca infrastruktury), należące do Grupy FS¹⁾,
- koleje irlandzkie: Iarnród Éireann,
- koleje austriackie: ÖBB²⁾,
- koleje polskie: holding PKP SA,
- koleje słoweńskie: SŽ³⁾.

W przypadku kolei czeskich i francuskich podobnie jest zorganizowane funkcjonowanie podmiotów zarządzających infrastrukturą, które wykonawstwo zadań operacyjnych zlecają za odpłatnością przedsiębiorstwom wykonującym przewozy. W raportach rocznych przewoźników ČD i SNCF ujawnione są tylko sumaryczne dane, nie pozwalające na dokładniejszą analizę możliwych dotacji skrótnych.

W przypadku polskich przedsiębiorstw, w studium podniesiono przede wszystkim brak dostatecznych informacji. Ten brak informacji w oczach autorów raportu podaje w wątpliwość nawet fakt prowadzenia odrębnej rachunkowości, co wydawałoby się oczywiste. Struktura organizacyjna holdingu sugeruje, że poszczególne spółki prowadzą oddzielną rachunkowość, jednak dostępne są odrębne raporty roczne tylko dla PKP PLK S.A. i PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. Ze względu na liczne powiązania

spółek wewnątrz holdingu i brak przejrzystości dokumentacji finansowej nie ma jednoznaczności co do rzeczywistego oddzielenia rachunkowości, a tym samym dostosowania polskich firm kolejowych do dyrektyw Unii Europejskiej.

Nie znaleziono w raporcie rocznym holdingu PKP wyraźnej informacji o dotowaniu skrótnym, jednak autorzy raportu wskazują na możliwość ich występowania ze względu na następujące sytuacje:

- spółka PKP Cargo wynajmuje tabor trakcyjny przewoźnikom pasażerskim, co może wiązać się z ukrytym wspieraniem ich działalności;
- trudna sytuacja finansowa PKP SA i obciążenie starymi długami powoduje przesunięcia środków finansowych między spółkami w celu poprawy wskaźników ekonomicznych grupy; wskazuje się tu na dotowanie spółki PKP Przewozy Regionalne przez spółki PKP Energetyka i PKP Cargo w 2003 r., kiedy zmniejszyły one swoje należności za energię i tabor dostarczane PKP PR w latach 2000–2003; również w raporcie rocznym za 2004 r. uwidoczniła redukcję należności Grupy PKP w stosunku do spółki PKP Przewozy Regionalne na kwotę 760 mln zł; brakuje jednak informacji, które spółki i w jakiej wysokości partycypowały w tej redukcji;
- istnieje prawdopodobieństwo wspierania przewozów pasażerskich przez spółkę PKP PLK SA, jednak ogólnikowość publikowanych danych nie pozwala na jednoznaczną wypowiedź.

W zakresie pomocy publicznej

Tylko 35 na 96 przedsiębiorstw w 2004 r. ujawniło dokładne informacje na temat wielkości i rodzaju otrzymywanej pomocy publicznej, co stanowi 36% ogółu badanych. W przypadku 16 przedsiębiorstw, zdaniem autorów studium, fakt otrzymywania pomocy publicznej jest znany lub bardzo prawdopodobny, lecz nie ma na ten temat wzmianki w udostępnionej dokumentacji. Są to następujące przedsiębiorstwa:

- koleje czeskie: České dráhy (ČD),
- Arriva Dania,
- koleje estońskie: EVR,
- we Francji: Keolis,
- koleje węgierskie: MAV Co. Ltd., GySEV Ltd.,
- w Holandii: ERS Railways BV, przedsiębiorstwo zajmujące się przewozem kontenerów,
- PKP Intercity Sp. z o.o.,
- koleje słoweńskie: SŽ,
- koleje fińskie: VR Group,
- niektóre ugrupowania kolejowe w Wielkiej Brytanii, które oprócz innej działalności wykonują przewozy pasażerskie.

W pozostałych przypadkach informacje dotyczące otrzymywanej pomocy publicznej są niepełne, brakuje informacji albo o wielkości pomocy, albo o jej rodzaju i celu wsparcia.

Wskaźniki sytuacji finansowej przedsiębiorstw

W celu oceny wyników działalności przedsiębiorstw kolejowych w Europie obliczono, na podstawie danych zawartych w ich raportach rocznych, wiele wskaźników ekonomicznych. W wielu

¹⁾ Zmiana struktury organizacyjnej od 2006 r., z rozdzieleniem działalności w zakresie przewozów pasażerskich dalekich i regionalnych oraz przewozów towarowych i logistyki, co również zmienia sytuację w zakresie możliwości dotowania skrótnego.

²⁾ Od 1.01.2005 przekształcone w koncern ÖBB Holding AG, z wydzielonymi przedsiębiorstwami do przewozów towarowych i pasażerskich – jw.

³⁾ Od 2005 r. Holding Slovenske Železnice – jw.

przypadkach obliczenia były utrudnione, z powodu braku wystarczających danych. Za szczególnie ważne wskaźniki, dające dobrą ocenę działalności przedsiębiorstwa, uznano:

- stopień pokrycia kosztów działalności operacyjnej przychodami (łącznie z dotacjami i inną pomocą publiczną),
- rentowność kapitałów własnych.

Natomiast za najważniejszy do oceny kondycji finansowej przedsiębiorstwa został uznany stopień zadłużenia kapitałów własnych.

Stopień pokrycia kosztów działalności operacyjnej przychodami, większy niż 1,00, wskazuje generalnie na jej opłacalność i taki wskaźnik obliczono dla 54 badanych przedsiębiorstw, co stanowi 57%.

Wskaźnik rentowności kapitałów własnych został obliczony poprzez podzielenie wyniku na działalności operacyjnej przez kapitały własne przedsiębiorstwa. W przypadku 23 przedsiębiorstw wskaźnik ten jest ujemny. W przypadku 7 przedsiębiorstw kapitały własne miały mniejszą wartość niż poniesione straty, łącznie ze stratami poniesionymi wcześniej, czego skutkiem jest dodatnia wartość wskaźnika rentowności. W 2004 r. dotyczyło to następujących firm:

- koleje belgijskie: NMBS Freight (od 2005 – BCARGO), NMBS Passenger,
- RFF,
- Iarnród Éireann,
- PKP Przewozy Regionalne,
- koleje portugalskie CP,
- Eurostar.

Kondycja finansowa tych przedsiębiorstw jest bardzo słaba i teoretycznie powinny być postawione w stan upadłości. Ogólnie wśród analizowanych 96 przedsiębiorstw jest 30, które mają ujemną rentowność kapitałów własnych i 37 z dodatnią rentownością.

Stopień zadłużenia kapitałów własnych został obliczony poprzez podzielenie zobowiązań długoterminowych przez wartość kapitałów własnych. Wskazuje on, w jakiej proporcji przedsiębiorstwo posługuje się swoimi kapitałami i zobowiązaniami w celu sfinansowania swoich aktywów. Wskaźnik mniejszy niż 1,00

wskazuje, że aktywa przedsiębiorstwa finansowane są głównie z kapitałów własnych, podczas gdy wysoki wskaźnik zadłużenia wskazuje na to, że przedsiębiorstwo w dużym stopniu korzysta z funduszy obcych. Przedsiębiorstwa o dużym majątku wykazują większy wskaźnik zadłużenia kapitałów własnych, niż przedsiębiorstwa o niewielkim majątku.

Wśród badanych podmiotów przedsiębiorstwami o najwyższym wskaźniku zadłużenia kapitałów własnych są:

- holenderski zarządca infrastruktury Prorail – wartość wskaźnika 684,
- ERS Railways BV – wartość wskaźnika powyżej 635,
- South Eastern Trains – wartość wskaźnika 327.

Autorzy studium zauważają, że sam wskaźnik zadłużenia kapitałów własnych nie jest wystarczający do oceny kondycji finansowej przedsiębiorstwa. Oprócz tego należy dodatkowo oszacować przyrost dochodów, będący skutkiem inwestycji i porównać z kosztami finansowania zadłużenia.

Kolejne tabele – 2, 3 i 4 zawierają niektóre dane i wymienione wskaźniki dla podmiotów zarządzających infrastrukturą oraz przedsiębiorstw działających w zakresie przewozów pasażerskich i towarowych.

Jak wynika z danych zamieszczonych w tabeli 2, zarządca infrastruktury kolejowej w Polsce PKP PLK S.A. zatrudnia najwięcej pracowników, a jednocześnie wykazuje najniższy wskaźnik kosztów przypadających na 1 pracownika. Na 15 podmiotów zarządzających infrastrukturą tylko 6 wskazuje nadwyżkę przychodów nad kosztami. Najlepszy wskaźnik ma Eurotunnel, wynika to jednak z tego, że przedsiębiorstwo to prowadzi również działalność przewozową, a nie tylko zarządza infrastrukturą. Wysokie płatności netto obciążające zysk w 2004 r. sprawiły, że Eurotunnel w rezultacie wykazał stratę i tym samym ujemny wskaźnik rentowności kapitałów własnych.

Na tle danych dla 20 europejskich przedsiębiorstw wykonujących przewozy towarowe, PKP LHS charakteryzuje się najwyższym stopniem pokrycia kosztów przychodami. Jednak brak innych danych nie pozwala na pełną ocenę kondycji finansowej tego przedsiębiorstwa.

Tabela 2

Wskaźniki ekonomiczne dla podmiotów zarządzających infrastrukturą

Kraj	Waluta	Przedsiębiorstwo	Liczba zatrudnionych	Koszty przypadające na 1 pracownika	Stopień pokrycia przychodami kosztów działalności operacyjnej	Rentowność kapitałów własnych	Zadłużenie kapitałów własnych	
Belgia	B	EUR	NMBS	b.d.	b.d.	1,05	0,52	14,62
Szwajcaria	CH	CHF	SBB	b.d.	b.d.	0,97	-0,02	0,09
Niemcy	DE	EUR	DB-Netz	42 702	0,12	1,01	-0,04	2,53
Dania	DK	EUR	Banedanmark	2 581	1,41	0,97	-0,01	0,04
Hiszpania	ES	EUR	RENFE	9 386	0,08	0,15	b.d.	b.d.
Włochy	IT	EUR	FNME	1 128	0,08	1,05	0,06	20,02
Włochy	IT	EUR	RFI	36 466	0,13	1,00	0,00	0,12
Holandia	NL	EUR	Prorail	2 640	0,38	1,12	0,00	684,00
Norwegia	NO	NOK	Jernbaneverket	3 152	1,54	1,00	b.d.	b.d.
Polska	PL	PLN	PKP PLK SA	44 855	0,07	0,98	b.d.	b.d.
Portugalia	PT	EUR	Refer EP	4 600	0,05	0,63	-0,06	1,46
Finlandia	SF	EUR	Finnish Rail Administr.	137	2,55	0,16	-0,14	0,03
Wielka Brytania	UK	GBP	Network Rail	15 015	0,22	0,77	-0,16	3,37
Wielka Brytania	UK	GBP	Eurotunnel	3 263	0,12	1,45	-1,08	12,73
Francja	F	EUR	RFF	588	8,52	0,96	0,21	-10,02

Źródło: opracowanie własne na podstawie [1]

Tabela 3

Wskaźniki ekonomiczne dla przedsiębiorstw wykonujących przewozy pasażerskie

Kraj	Waluta	Przedsiębiorstwo	Liczba zatrudnionych	Koszty przypadające na 1 pracownika	Stopień pokrycia przychodami kosztów działalności operacyjnej	Rentowność kapitałów własnych	Zadłużenie kapitałów własnych	
Belgia	B	EUR	NMBS	b.d.	b.d.	0,97	1,56	-48,08
Szwajcaria	CH	CHF	THURBO	240	0,54	1,03	0,07	4,95
Szwajcaria	CH	CHF	SBB	b.d.	b.d.	1,06	0,05	0,52
Niemcy	DE	EUR	DB-Fernverkehr AG	14 353	0,22	0,92	-0,14	0,48
Niemcy	DE	EUR	DB Regio AG	20 863	0,23	1,08	0,29	1,01
Dania	DK	EUR	DSB	8 537	0,14	1,14	0,09	1,69
Dania	DK	EUR	Arriva	327	0,13	1,08	0,98	3,41
Hiszpania	ES	EUR	RENFE	7 782	0,17	0,87	b.d.	b.d.
Hiszpania	ES	EUR	Euskotren	952	0,07	0,32	-0,19	0,17
Włochy	IT	EUR	FNMT	1 183	0,10	1,06	0,55	10,17
Norwegia	NO	NOK	NSB	10 432	0,76	1,03	0,01	1,19
Norwegia	NO	NOK	Flytoget	260	1,71	1,14	0,03	0,77
Polska	PL	PLN	PKP Przewozy Regionalne	19 980	0,16	1,00	0,00	-1,64
Polska	PL	PLN	PKP Intercity	2 130	0,39	0,94	b.d.	b.d.
Szwecja	SE	SEK	SJ	3 273	1,64	1,06	0,10	2,62
Finlandia	SF	EUR	VR	13 264	0,09	1,05	0,04	0,21
Słowenia	SI	SIT	SZ	716,00	21,66	1,09	b.d.	b.d.
Wielka Brytania	UK	GBP	Arriva Trains Wales	1 792	0,12	1,04	1,08	5,79
Wielka Brytania	UK	GBP	South Eastern Trains	3 498	0,06	1,00	1,00	327,11
Wielka Brytania	UK	GBP	Virgin Trains	4 748	0,16	1,50	1,00	0,00
Wielka Brytania	UK	GBP	Chiltern Railways	698	0,13	1,10	3,52	20,81
Wielka Brytania	UK	GBP	Great North Eastern Railway	3 053	0,15	1,05	0,53	4,33
Wielka Brytania	UK	GBP	Heathrow Express	299	0,13	1,10	0,17	0,39

Źródło: opracowanie własne na podstawie [1]

Tabela 4

Wskaźniki ekonomiczne dla przedsiębiorstw wykonujących przewozy towarowe

Kraj	Waluta	Przedsiębiorstwo	Liczba zatrudnionych	Koszty przypadające na 1 pracownika	Stopień pokrycia przychodami kosztów działalności operacyjnej	Rentowność kapitałów własnych	Zadłużenie kapitałów własnych	
Belgia	B	EUR	NMBS	b.d.	b.d.	0,90	1,01	-12,26
Szwajcaria	CH	CHF	SBB	b.d.	b.d.	1,00	0,00	0,83
Szwajcaria	CH	CHF	Hupac Ltd	327	1,04	1,02	0,12	5,26
Niemcy	DE	EURO	Railion Deutschland	23037	0,12	1,23	0,03	3,11
Niemcy	DE	EURO	HGK, Köln	603	194,37	0,59	-895,87	2,72
Dania	DK	EURO	Railion	550	0,16	0,96	-0,46	4,97
Hiszpania	ES	EUR	RENFE	2 768	0,15	0,86	b.d.	b.d.
Włochy	IT	EUR	FN Cargo	168	0,19	0,89	-1,02	3,72
Holandia	NL	EUR	ERS	31	0,10	1,05	0,00	635,65
Norwegia	NO	NOK	Cargonet	778	1,80	0,99	-0,05	0,64
Polska	PL	PLN	PKP Cargo SA	48 265	0,12	1,02	b.d.	b.d.
Polska	PL	PLN	PKP LHS	1 176	0,17	1,55	b.d.	b.d.
Szwecja	SE	SEK	Banverket	6 535	1,34	0,86	-0,03	0,24
Szwecja	SE	SEK	Green Cargo	3 067	1,90	1,02	0,11	6,48
Szwecja	SE	SEK	MTAB	234	1,90	1,04	0,00	1,49
Słowenia	SI	SIT	SZ	1 991	14,12	1,03	b.d.	b.d.
Wielka Brytania	UK	GBP	Freightliner Ltd	1 063	0,12	1,06	0,18	2,62
Wielka Brytania	UK	GBP	Freightliner Heavy Haul	405	0,14	1,19	1,08	2,47
Wielka Brytania	UK	GBP	Direct Rail Services	165	0,11	1,16	0,25	0,87
Wielka Brytania	UK	GBP	EWS Railway	5 050	0,09	1,07	0,11	1,19

Źródło: opracowanie własne na podstawie [1]

Wskaźniki ekonomiczne dla przedsiębiorstw według danych skonsolidowanych

Kraj	Waluta	Przedsiębiorstwo	Liczba zatrudnionych	Koszty przypadające na 1 pracownika	Stopień pokrycia przychodami kosztów działalności operacyjnej	Rentowność kapitałów własnych	Zadłużenie kapitałów własnych	
Austria	AT	EUR	ÖBB	47 900	0,08	1,01	0,01	8,05
Szwajcaria	CH	CHF	BLS Lotetschbergbahn AF	b.d.	b.d.	1,03	0,07	10,88
Szwajcaria	CH	CHF	RhB	1 478	0,17	0,98	-0,03	1,32
Szwajcaria	CH	CHF	SBB	28 351	0,24	1,04	0,00	0,64
Czechy	CZ	CZK	SZdc	528	23,63	1,02	0,00	1,59
Czechy	CZ	CZK	CD	73 825	0,63	0,99	-0,02	0,26
Estonia	EE	EEK	EESTI RAUDTEE (EVR)	2 934	0,14	0,30	b.d.	0,58
Grecja	EL	EUR	OSE	8 000	0,43	0,00	0,04	0,74
Hiszpania	ES	EUR	RENFE	30 279	0,08	0,45	0,03	0,56
Hiszpania	ES	EUR	FEVE	1 953	0,06	0,86	-0,02	1,94
Francja	F	EUR	SNCF	175 416	0,12	1,03	0,11	6,87
Węgry	HU	HUF	MAV Co Ltd	46 800	6,70	0,83	-0,42	4,65
Węgry	HU	HUF	GySEV Ltd	1 894	16,33	0,96	0,00	2,33
Irlandia	IE	Euro	Iarnrod Eireann	5 590	0,07	0,97	0,23	-6,57
Włochy	IT	EUR	Ferrovie Dello Stato	b.d.	b.d.	1,00	0,00	1,57
Litwa	LT	LTL	AB Lietuvos gelezinkeliai	11 525	0,12	1,07	0,04	0,29
Luksemburg	LU	EUR	CFL	3 006	0,16	1,02	0,00	0,92
Łotwa	LV	LVL	Latvijas Dzelzceļš	12 976	0,01	1,08	0,02	0,70
Hiszpania	ES	EUR	FEVE	1 953	0,06	0,86	-0,02	1,94
Polska	PL	PLN	PKP Group	134 364	0,09	0,18	b.d.	b.d.
Portugalia	PT	Euro	CP	5 020	0,10	0,55	0,21	-1,96
Słowacja	SK	SKK	ZSR	20 970	0,58	1,15	0,03	0,46
Słowenia	SI	SIT	SZ	8 402	7,69	1,02	-0,26	5,71
Wielka Brytania	UK	GBP	Go Ahead Group	18 982	0,06	1,02	-0,06	3,29
Wielka Brytania	UK	GBP	National Express Group	43 653	0,06	1,23	2,03	3,28
Wielka Brytania	UK	GBP	First Group	67 367	0,04	1,07	0,27	3,96
Wielka Brytania	UK	GBP	Serco Group	28 073	0,05	0,82	-0,80	2,65
Wielka Brytania	UK	GBP	Stagecoach Group	29 163	0,05	1,09	0,23	2,48

Źródło: opracowanie własne na podstawie [1]

W tabeli 5 zawarto dane dla tych przedsiębiorstw, które w 2004 r. funkcjonowały w ramach jednej struktury organizacyjnej lub były przedsiębiorstwami zintegrowanymi.

Zakończenie

Analiza danych zawartych w studium nasuwa jeden generalny wniosek: zasadniczym mankamentem publikowanych informacji finansowych przedsiębiorstw kolejowych jest ich ogólnikowość i niepełność. Utrudnia to rzetelną ocenę sytuacji ekonomicznej przedsiębiorstw, a tym samym podejmowanie decyzji inwestycyjnych.

W maju 2006 r. zostało opublikowane sprawozdanie Komisji Europejskiej UE, dotyczące wdrożenia pierwszego pakietu kolejowego [2]. W ocenie Komisji wprowadzenie pierwszego pakietu kolejowego przez państwa członkowskie zostało dobrze rozpoczęte, jednak osiągnięcie zamierzonych efektów wymaga dalszych działań, w tym między innymi:

- przeprowadzenia restrukturyzacji istniejących przedsiębiorstw, z zachowaniem zasad separacji księgowej i rozdzieleniem podstawowych funkcji;
- przestrzegania zakazu subsydiowania skrośnego między działalnością związaną z przewozem towarów i przewozem pasażerów, którego celem jest utrzymanie konkurencyjności kolejowego transportu towarowego;

- wprowadzenia przejrzystości w relacjach finansowych między krajowymi i regionalnymi władzami transportowymi a przedsiębiorstwami kolejowymi poprzez zawieranie umów na usługi i ich publikację;
- wprowadzenia zasad kontraktowych pomiędzy państwem a zarządzającą infrastrukturą w zakresie finansowania utrzymania i modernizacji infrastruktury kolejowej.

Nawiązując do tych zaleceń Komisja podjęła prace nad przygotowaniem wytycznych w sprawie pomocy państwa w sektorze kolejowym, których celem jest osiągnięcie jak największej przejrzystości. Daje to podstawy do oczekiwania, że kolejne analizy sytuacji ekonomicznej europejskich przedsiębiorstw kolejowych dostarczą pełniejszych informacji.



Literatura

- [1] *Analysis of the financial situation of railway undertakings in the European Union*. Final Report. ECORYS Nederland BV. Rotterdam, 2006.
- [2] *Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów, dotyczące wdrożenia pierwszego pakietu kolejowego*. COM(2006)189.