



2023 VÝROČNÁ SPRÁVA

Železnice Slovenskej republiky

 **MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY**

Správa audítora...



Obsah

Príhovor generálneho riaditeľa	8
Hlavné udalosti roka 2023	10
Profil spoločnosti	14
Stratégia spoločnosti	14
Orgány spoločnosti.....	16
Organizačná štruktúra ŽSR.....	17
Železničná infraštruktúra	18
Prevádzkovanie železničnej infraštruktúry.....	18
Úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre	24
Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry	25
Modernizácia a rozvoj železničnej infraštruktúry	26
Ekonomické a finančné ukazovatele	40
Hospodárenie spoločnosti.....	40
Finančné ukazovatele.....	41
Trvalo udržateľný rozvoj.....	42
Bezpečnosť železničnej dopravy	42
Bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci.....	42
Ochrana životného prostredia.....	43
Ľudské zdroje	44
EÚ Taxonómia	48
Riziká a neistoty	50
Medzinárodná spolupráca.....	55
Medzinárodné udalosti a činnosti v roku 2023.....	56
Udalosti, ktoré nastali po roku 2023.....	57
Individuálna účtovná závierka	58
Zoznam skratiek a značiek.....	116

Príhovor generálneho riaditeľa

Vážené dámy a páni,
vážení obchodní partneri,
vážení kolegovia!

Rok 2023 bol v oblasti dopravy najťažším za uplynulú dekádu. Išlo o prvý rok, v ktorom sa cestovný poriadok vlakov osobnej dopravy realizoval na základe Plánu dopravnej obslužnosti Ministerstva dopravy SR. Do grafikonu vlakovej dopravy boli počas roka priebežne zapracovávané mimoriadne zmeny vyplývajúce z rozsiahlej výlukovej činnosti. Pozitívnym parametrom, ktorý vďaka tomu vnímame, je pokles počtu a dĺžky prechodných obmedzení traťovej rýchlosti pred koncom roka 2023 na hlavných koľajach v porovnaní s rovnakým obdobím roku 2022.

Začiatok roka sa niesol v duchu ďalších kolektívnych vyjednávaní o mzdách pre zamestnancov, ktoré sa skončili úspešne, a od júla sa podaril spoločný konsenzus a všetkým zamestnancom ŽSR sa od júla zvýšili tarifné mzdy o 100 eur. Zvyšovanie a zlepšovanie nielen finančných prostriedkov, ale aj zvýšenie konkurencieschopnosti firmy ostáva aj naďalej prioritou vedenia.

Minulé roky sa niesli v duchu nízkych pridelených dotácií na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry zo štátneho rozpočtu. Preto druhý kvartál roku 2023 priniesol pozitívny signál, keď sa podarilo dohodnúť dofinancovanie Železníc Slovenskej republiky z Ministerstva dopravy SR. Celková suma financií za rok 2023 tak bola viac ako 400 miliónov eur. Železniciam Slovenskej republiky sa tak na základe dotácií podarilo vykonať množstvo opráv, ktoré považovali za nevyhnutné nielen na odstránenie prechodných obmedzení traťovej rýchlosti, škôd po nehodách, ale aj na zvýšenie bezpečnosti železničnej infraštruktúry a modernizáciu jednotlivých traťových úsekov.

Za úspech považujeme štúdie realizovateľnosti, ako napríklad Národnú štúdiu uskutočniteľnosti vysokorýchlostnej trate prepojenia krajín V4 či Štúdiu uskutočniteľnosti pre projekty dvoch nových tratí Lamač – Záhorská Bystrica – Stupava – Lozorno a Bratislava Vajnory – Pezinok a doplnok štúdie realizovateľnosti uzla Bratislava – úsek Bratislava Predmestie – Bratislava Filiálka. Novovybudované trate by tak prepájali centrum Bratislavy s obcami, v ktorých je posledné desaťročia nárast počtu obyvateľov a prispejú tak k rozvoju integrovaného dopravného systému.

Koniec roka bol pre Železnice Slovenskej republiky náročnejší. Priniesol podstatne zvýšený počet odchodov do starobných dôchodkov a predčasných starobných dôchodkov po 40 odpracovaných rokoch, ktoré využilo 1 024 zamestnancov. Ide o vysoké číslo, ktoré spustilo vlnu nedostatku kvalifikovaných zamestnancov. Uvedomujem si, že tento stav sa prehľbuje najmä z dôvodu nízkej konkurencieschopnosti hlavne v mzdovej oblasti. Fungovanie v Bratislavskom a Trnavskom kraji sme zabezpečovali a stále zabezpečujeme aj nadčasovou prácou. Ďalšou možnosťou, ktorú sme zintenzívnili, je náborová činnosť, avšak získať plnohodnotného nového zamestnanca do prevádzky je podmienené získaním odbornej, zdravotnej a psychickej spôsobilosti, čo značne sťažuje podmienky prijatia.

Mojou a našou spoločnou snahou je aj naďalej udržať bezpečnosť a prevádzkyschopnosť železničnej dopravy, čo s dnešnými číslami znamená potrebu zastabilizovania zamestnancov najmä v železničnej prevádzke, hlavne zastaviť znižovanie stavu zamestnancov v nedostatkových typových pozíciách, v ktorých momentálne vidíme najväčšie rezervy. Medzi nedostatkové pozície už dlhodobo klasifikujeme najmä výpravcov, traťových robotníkov, signalistov, dozorcov výhybiek, elektromontérov pevných trakčných a silnoprúdových zariadení či návestných majstrov. Aj naďalej pokračujeme v poskytovaní stabilizačného a náborového príspevku, ako aj príspevkov na bývanie a ubytovanie. Vidíme, že aj táto snaha má zmysel a zamestnanci príspevky využívajú. Veríme, že sme na dobrej ceste k zlepšovaniu vhodného pracovného prostredia, zlepšovaniu pracovných podmienok, ale najmä k zlepšovaniu mzdového ohodnotenia zamestnancov.

V roku 2023 sme opäť čelili mnohým nečakaným výzvam, ktoré nám stále ukazujú, že je potrebné postaviť sa za nás, za železničiarov, a hľadať nové možnosti financovania, nastavenia firemnej kultúry, zjednodušenia procesov obstarávania a uzatvárania zmlúv, ale najmä hľadania kvalifikovaných



zamestnancov. Keďže riziká z roku 2023, ale aj z rokov predchádzajúcich stále pretrvávajú, je potrebné aj naďalej sledovať vývoj a prispôbovať sa okolnostiam. Verím, že spoločne sa nám podarí zlepšiť aj pohľad štátu na potrebu zlepšenia železničnej infraštruktúry, na potreby väčšieho financovania železničného sektora, zlepšovania automatizácie procesov a modernizácie železničných tratí a staníc.

JUDr. Alexander Sako
generálny riaditeľ ŽSR

Hlavné udalosti roka 2023

Január

Pri príležitosti otvorenia nového roka sa uskutočnilo pracovné stretnutie vedenia ŽSR za účasti Správnej rady a Ministerstva dopravy SR, na ktorom boli informovaní o podpise Čiastkovej zmluvy na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení na rok 2023.

Február

Vedenie prijalo nový pracovný benefit, ktorým je práca z domácnosti. Zamestnanci môžu využívať prácu z domácnosti v maximálnom rozsahu 7 pracovných dní v mesiaci.

Marec

Dňa 22. marca bola podpísaná zmluva na Implementáciu GSM-R do siete ŽSR v úseku Varín – Košice – Čierna nad Tisou štátna hranica. Hlavným účelom stavby je vybudovať digitálnu rádiovú komunikačnú sieť GSM-R podľa štandardov definovaných v legislatíve EÚ a SR. Stavba je líniového charakteru a je pokračovaním už vybudovanej mobilnej rádiovkej siete GSM-R SK na trase Bratislava – Žilina – Čadca – št. hr. SR/ČR. Vybudovanie rádiovkej siete na úseku Varín – Košice – Čierna nad Tisou pozostáva najmä z výstavby anténových stožiarov s technologickým kontajnerom pre rádiovú sieť GSM-R, potrebnej infraštruktúry, ako sú prípojky nízkeho napätia, prenosové zariadenia, terminály GSM-R, základňové rádiostanice BTS s anténovým systémom, elektronická zabezpečovacia signalizácia, klimatizácie a optická kabelizácia závesná na existujúcich stĺpoch trakčného vedenia. Dĺžka predmetného úseku je 329 kilometrov. Stavba musí po realizácii spĺňať požiadavky na zaistenie interoperability Európskeho železničného systému podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady EÚ.

Železničné stavby neboli do minulého roka hodnotené na žiadnych celoslovenských oceňovaniach, akými sú napríklad Stavba roka. Modernizácia Púchov – Žilina I. etapa si odniesla minulý rok rovno dve ocenenia, a to Cenu ministra dopravy Slovenskej republiky za celospoločenský prínos v oblasti architektúry a stavebníctva a Hlavnú cenu v kategórii inžinierske stavby. Hlavná cena bola udelená za vyriešenie problematickej dopravnej situácie na železnici v úseku Púchov – Považská Bystrica vznikajúcej v dôsledku náročných existujúcich smerových pomerov. Medzi najvýznamnejšie objekty v rámci stavby patria tunely Diel a Miločov, ako aj most ponad Nosický kanál a estakáda ponad Nosickú priehradu. Obidve ceny prevzal riaditeľ výstavby Vladimír Samek.

V dňoch 14. – 15. marca 2023 sa konala konferencia Fórum koľajovej dopravy, na ktorej sa už tradične udeľovalo aj ocenenie Osobnosť železničnej a mestskej koľajovej dopravy za rok 2022, ktorú získal vtedajší generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila. Okrem tradičného ocenenia sa minulý rok rozhodla Správna rada Poradenských služieb a konzultácií v doprave, o. z., ako hlavný organizátor medzinárodnej konferencie Fórum koľajovej dopravy, že v spolupráci so ŽSR, ZSSK a ŽS Cargo Slovakia vyzdvihne náročnosť, veľkosť, zmysluplnosť a krásu stavieb na železnici, a preto vytvorila nové ocenenie s názvom „Železničná stavba desaťročia“. V rámci nového ocenenia sa udeľovali dve ceny, a to Hlavná cena „Železničná stavba desaťročia 2012 - 2022 FKD“, ktorú určila odborná porota, a Cena verejnosti „Železničná stavba desaťročia 2012 - 2022“. V oboch kategóriách opäť bodovala železničná stavba Modernizácia trate Púchov – Žilina, úsek Púchov – Považská Teplá.

Apríl

5. apríla bol podpísaný Dodatok č. 1 k Čiastkovej zmluve na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení na rok 2023, ktorým bola Železniciam Slovenskej republiky pridelená dotácia vo výške viac ako 400 miliónov eur ako navýšenie úhrady od vlastníka železničnej infraštruktúry. Pridelená výška dotácie umožnila ŽSR alokovať prostriedky na zabezpečenie a udržanie bezpečnosti a prevádzkyschopnosti železničnej infraštruktúry.

Dňa 18. apríla sa na podnet Federácie strojuvodcov Slovenskej republiky a Odborovej asociácie výpravcov a dispečerov uskutočnilo spoločné stretnutie za okrúhlym stolom za účasti Ministerstva dopravy SR, Ministerstva financií SR, Kancelárie prezidenta SR, Útvaru hodnoty za peniaze, generálneho riaditeľstva ŽSR, generálneho riaditeľstva ZSSK, generálneho riaditeľstva ZSSK Cargo a Asociácie železničných dopravcov Slovenska. Cieľom stretnutia bolo nájsť riešenie v otázke dostatočných finančných prostriedkov na opravy a údržbu železničnej infraštruktúry. Okrem otázky finančných prostriedkov sa riešila aj pomoc v rozvoji nákladnej železničnej dopravy vzhľadom na fakt, že železničná infraštruktúra na Slovensku nie je v najlepšom stave.

ŽSR v spolupráci s Ministerstvom dopravy SR pripravili rozsiahly akčný plán, ktorý identifikuje zoznam problémových bodov na viacerých traťových úsekoch. Dokument presne definuje problém, čas jeho vzniku, rozsah potrebných opráv, časový plán a odhad nákladov. Sú v ňom zahrnuté aj tie úseky, ktoré označovali nákladní a osobní dopravcovia. Ide o živý dokument, dostupný pre verejnosť, ktorý sa plánuje priebežne aktualizovať.

Dňa 20. apríla bol podpísaný Dodatok č. 8 Kolektívnej zmluvy ŽSR 2021 – 2023, ktorým došlo k dohode o zvýšení tarifnej mzdy v každej tarifnej triede v jednotnej výške 100 EUR mesačne s účinnosťou od 1. júla 2023.

Dňa 25. apríla podpísali štatutári Ministerstva dopravy SR, Bratislavského samosprávneho kraja a Železníc Slovenskej republiky Memorandum o spolupráci pri výstavbe dvoch nových tratí. Prvou by mala byť trať z mestskej časti Bratislava-Vajnory do Pezinka cez Chorvátsky a Slovenský Grob. V rámci toho by mala byť zrekonštruovaná aj železničná stanica Bratislava-Vajnory. Druhá nová železničná trať by mala viesť z Lamača cez Záhorskú Bystricu a Stupavu až do Lozorna.

Železničné múzeum Slovenskej republiky otvorilo svoje brány návštevníkom na otvorení múzejnej sezóny v podobe pary. V sobotu 22. apríla privítali v areáli starého rušňového depa Bratislava-východ svojich návštevníkov na podujatí s názvom Prvý parný deň.

Máj

V máji bola podpísaná zmluva na elektrifikáciu a súvisiace rekonštrukcie na úseku trate Bánovce nad Ondavou – Humenné. Účelom stavby je elektrifikácia existujúcej jednokolažnej železničnej trate v úseku Bánovce nad Ondavou – Humenné, vykonanie ďalších požadovaných predelektrifikačných prác a zrealizovanie súvisiacej rekonštrukcie na tomto úseku železničnej trate.

Dňa 13. mája sa slávnostne otvorila expozícia vo veľkej vodárni v Železničnom múzeu SR, ktorá bola obnovená po požiari budovy. Obnova veľkej vodárne prebiehala počas roku 2022 a stavba bola skolaudovaná v marci 2023. Obnova veľkej vodárne znamenala nielen prinavrátanie pôvodného stavu pred požiaru, ale aj výrazné zlepšenie.

Jún

Dňa 11. júna vstúpila do platnosti zmena grafikonu vlakovej dopravy. Priniesla niekoľko pozitívnych zlepšení spojov na Kysuciach, v Tatrách, v okolí Nitry a v Šuranoch.

Júl

Podľa platného Dodatku č. 8 Kolektívnej zmluvy ŽSR 2021 – 2023 sa v mesiaci júl všetkým zamestnancom navýšili tarifné triedy o 100 EUR.

Dňa 1. júla došlo na základe uzatvorenej zmluvy, v zmysle ustanovení Obchodného zákonníka, k prevodu časti podniku spoločnosti NOVAPHARM v regióne Zvolen na spoločnosť AGEL. Nemocnica AGEL prebrala všetky práva a záväzky vzťahujúce sa na Rámcovú zmluvu o poskytovaní zdravotníckych služieb pre zamestnancov ŽSR v regióne Zvolen. Miesto výkonu a spôsob zabezpečenia lekárskeho preventívneho prehliadok v súvislosti s prácou zostali zachované.

August

V dňoch od 10. do 13. augusta sa už piatykrát uskutočnil železničarsky Letný tábor youtuberov, ktorý má tradičné sídlo v SIP Strečno. Do tábora sa prihlásilo tento rok 99 záujemcov, celkom 48 detí spolu s ich rodičmi.

ŽSR prevzali nový typ diagnostického vozidla defektoskopie koľajníc, ktoré kontroluje kvalitu materiálu (nedeštruktívnu defektoskopiю) a umožní výrazne zvýšiť frekvenciu meraní. Železnice Slovenskej republiky doteraz takúto technológiu nevlastnili a prenajímali si ju od maďarských železníc.

September

Tradičná spoločná oslava Dňa železničiarov všetkých troch železničných firiem, teda Železníc Slovenskej republiky, Železničnej spoločnosti Slovensko a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia sa uskutočnila 22. septembra. Ocenenie si prevzalo 55 ocenených za vynikajúce pracovné výsledky, mimoriadne schopnosti, prínos, či za záslužný čin a spolu s hosťami oslávili Deň železničiarov.

Železnice Slovenskej republiky spustili novú mobilnú aplikáciu ŽSR iStanica, ktorá poskytuje komplexné informácie o železničných staniach a zastávkach na Slovensku, ako aj ich hodnotenie. Aplikácia je dostupná na stiahnutie cez Google Play či App Store.

Železnica oslávila 175. výročie železníc na Slovensku. ŽSR v spolupráci so Slovenskou poštou si toto jedinečné partnerstvo pripomenuli vydaním poštovej známky. Motívom bola lokomotíva „Bihar“, ktorá v roku 1848 dorazila ako prvá parná lokomotíva na územie Slovenska. Znáмка bola oficiálne uvedená do života na podujatí Rendez v Železničnom múzeu SR.

Novým generálnym riaditeľom ŽSR bol od 18. septembra Radoslav Štefánek.

Október

ŽSR prevzali 20. októbra stavbu Terminálu integrovanej osobnej prepravy Trebišov, ktorá priniesla modernizáciu priestorov autobusovej a železničnej stanice. Projekt v hodnote viac ako desať miliónov eur zlepšuje kvalitu cestovania, umožňuje cestujúcim prestup medzi jednotlivými druhmi dopravy s ťažiskom na nosný systém železničnej dopravy. TIOP Trebišov spája najmä autobusový a železničný mód dopravy, ktorého účelom je podporiť prepravu občanov nielen v užšom okolí Trebišova, ale aj v širšom zmysle celého Košického kraja.

O 4 dni neskôr, konkrétne 24. októbra, sa začali práce na Termináli integrovanej osobnej prepravy Vrakuňa. Ide o prvý terminál, ktorý ŽSR realizujú v Bratislave. V rámci dopravy prinesie zahustenie siete železničných zastávok, ktoré sa tak stanú dostupnejšími pre verejnosť. Cieľom projektu je zvýšiť atraktivitu železničnej dopravy a vďaka jednoduchému prestupu na mestskú hromadnú dopravu aj zníženie individuálnej prepravy autami.

V stredu 25. októbra sa v medzihraničnom úseku železničnej trate medzi železničnými stanicami Kúty (SR) a Lanžhot (ČR) skončila tzv. ničkol'ajná prevádzka, ktorá znamenala, že v uvedenom úseku bola zavedená výluka vlakovej dopravy bez jazdy vlakov. Výluka bola vyvolaná potrebou realizácie stavebných prác na železničnom zvršku, spodku, oznamovacom a zabezpečovacom zariadení, trakčnom vedení a dokončovacích prác na železničných mostných objektoch pri rieke Morave, aby mohla byť zavedená jazda vlakov po novom železničnom moste cez rieku Morava v druhej traťovej koľaji. V modernizácii železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR sa uskutočnila modernizácia železničného mosta cez rieku Morava, pretože menovaný traťový úsek je súčasťou globálneho projektu prepojenia slovensko-českej hranice so slovensko-maďarskou hranicou cez Bratislavu.

November

Novým generálnym riaditeľom ŽSR sa stal od 7. novembra Alexander Sako.

V dňoch 9. – 10. novembra sa uskutočnil druhý ročník medzinárodnej konferencie Národné dni TTR na Slovensku 2023. Cieľom stretnutia bolo predstavenie stavu a pokroku projektu Implementácie TTR na Slovensku. Na stretnutí sa otvorila nielen téma včasného plánovania kapacity železničnej infraštruktúry, ale zároveň boli účastníci oboznámení aj s návrhom nového právneho rámca Európskej komisie na využívanie kapacity infraštruktúry.

V železničnej stanici Bratislava hlavná stanica prebehla defektoskopická kontrola koľají a výhybiek a boli zistené chyby, ktoré si vyžiadali obmedzenie rýchlosti vlakov. Z dôvodu veľkej koncentrácie dopravy dochádzalo k nadmernému opotrebeniu súčastí výhybiek oproti iným staniciam, a tak bola 9. novembra v železničnej stanici Bratislava hlavná stanica zavedená vlaková rýchlosť 10 km/h.

December

ŽSR podpísali zmluvu na realizáciu modernizácie severnej trasy Poprad-Tatry – Vydrník. Ide o ďalšiu etapu výstavby modernizácie tratí na sieti ŽSR a je pokračovaním modernizovaného úseku Lučivná – Poprad.

Dňa 10. decembra 2023 vstúpil do platnosti nový cestovný poriadok 2023/2024. Cestovný poriadok obsahuje viac ako 5 700 trás pripravených pre dopravcov. Z toho je trás vlakov osobnej dopravy viac ako 3 300. Pre potrebu údržby infraštruktúry obsahuje cestovný poriadok ďalších viac ako 1 000 trás vlakov, pre potreby ŽSR.

Ku koncu roka skončilo pracovný pomer odchodom do dôchodku 1 024 zamestnancov. Jedným z dôvodov bola aj situácia, ktorá dovoľovala po 40 odpracovaných rokoch požiadať o odchod do dôchodku. Táto možnosť výrazne zvýšila záujem o odchod do dôchodku, a v jej dôsledku ŽSR začali podnikáť potrebné kroky na stabilizáciu súčasného stavu zamestnancov na zachovanie prevádzky a bezpečnosti na infraštruktúre.

Koncom decembra podpísali Železnice Slovenskej republiky Čiastkovú zmluvu na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení na rok 2024, ktorou z rozpočtu verejnej správy bola pre ŽSR alokovaná dotácia vo výške 449 797 tis. EUR. V roku 2024 je alokovaná aj suma na realizáciu odloženej údržby.

Profil spoločnosti

Železnice Slovenskej republiky (ďalej aj „ŽSR“ alebo „Spoločnosť“) boli zriadené zákonom č. 258/1993 Z. z. o Železničniciach Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov. Spoločnosť je zapísaná v Obchodnom registri Mestského súdu Bratislava III, oddiel Po, vložka číslo 312/B.

V zmysle zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov Železnice Slovenskej republiky ako manažér infraštruktúry zabezpečujú predovšetkým činnosti súvisiace so zabezpečením prevádzkovania dráh, riadenia dopravy na dráhach a prevádzkyschopnosti dráh.

Stratégia spoločnosti

Stratégia spoločnosti definuje základné smerovanie ŽSR pre budúce obdobie, rozvojové zámery v zmysle európskej a slovenskej dopravnej politiky s cieľom zlepšiť postavenie manažéra železničnej infraštruktúry v národnom a medzinárodnom priestore.

ŽSR vychádzajú pri tvorbe stratégie z aktuálne platných právnych predpisov EÚ a SR, dopravnej politiky a strategických dokumentov EÚ a SR, vládnych a rezortných strategických dokumentov SR, požiadaviek vlastníka dráhy, požiadaviek zákazníkov (dopravcov a cestujúcej verejnosti), rozvojových zámerov vyššieho územného celku, pozície železničnej dopravy v národnom hospodárstve a jej postavenia na konkurenčnom trhu a v neposlednom rade z vlastnej vízie a misie.

Vízia ŽSR

Moderná, interoperabilná, bezpečná, dostupná, konkurencieschopná a environmentálne priaznivá železničná infraštruktúra s efektívnym prevádzkovaním.

Misia ŽSR

Prevádzkovanie a rozvoj železničnej infraštruktúry v zmysle zákonných ustanovení a požiadaviek vlastníka dráhy.

Základný strategický cieľ

Stabilizovaný podnik s obnovenou a udržateľnou infraštruktúrou do roku 2030 a jej postupnou modernizáciou do roku 2050.

Základný strategický cieľ je zadaný v časových horizontoch do roku 2030 a výhľadovo do roku 2050:

Cieľový stav do roku 2030 – stabilizovaný podnik, obnovená a udržateľná infraštruktúra:

- obnovené zariadenia infraštruktúry, ktoré sú po dobe svojej životnosti, ostatné zariadenia uvedené do požadovaného normového stavu a odstránené POTR, TOTR (zavedené z dôvodu porúch na železničnej infraštruktúre);
- modernizované zabezpečovacie zariadenia a zavedené diaľkové riadenie dopravy na všetkých prioritovaných tratiach;
- trate základnej siete TEN-T vybavené systémom ERTMS (ETCS + GSM-R);
- hlavné trate vybavené rádiovou komunikáciou GSM-R;
- revitalizované a energeticky efektívne železničné stanice a zastávky;
- zabezpečená prístupnosť pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie na železničných staniciach a zastávkach;
- stabilizovaná zamestnanecká štruktúra s ohľadom na požadované odborné znalosti,
- zavedené moderné a efektívne riadenie ľudských zdrojov;
- moderné informačné systémy prispôbené potrebám a požiadavkám užívateľov.

Cieľový stav do roku 2050 – modernizovaná infraštruktúra:

- modernizované všetky trate TEN-T a optimalizované hlavné a vedľajšie trate – minimalizovaný počet TOTR (odstránené významné TOTR);
- modernizované zabezpečovacie zariadenia a zavedené diaľkové riadenie dopravy na všetkých tratiach;
- trate súhrnnej siete TEN-T a hlavné trate vybavené systémom ERTMS;
- elektrifikované trate súhrnnej siete TEN-T a hlavné trate;
- minimalizovaný počet úrovňových križovaní;
- udržateľné obehové hospodárstvo.

Orgány spoločnosti

Orgánmi železníc sú Správna rada ŽSR a generálny riaditeľ v zmysle ustanovení § 4 a § 5 zákona č. 258/1993 Z. z. o Železničiaroch Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov.

Správna rada je najvyšší orgán ŽSR.

Zloženie k 31. decembru 2023

Správna rada

Ing. Ladislav BARIAK	predseda Správnej rady ŽSR
Ing. Radovan MAJERSKÝ, PhD.	podpredseda Správnej rady ŽSR
Prof. Ing. Jozef GAŠPARÍK, PhD.	člen Správnej rady ŽSR
Ing. Juraj HORSKÝ, PhD.	člen Správnej rady ŽSR
Mgr. František ZAPARANIK	člen Správnej rady ŽSR

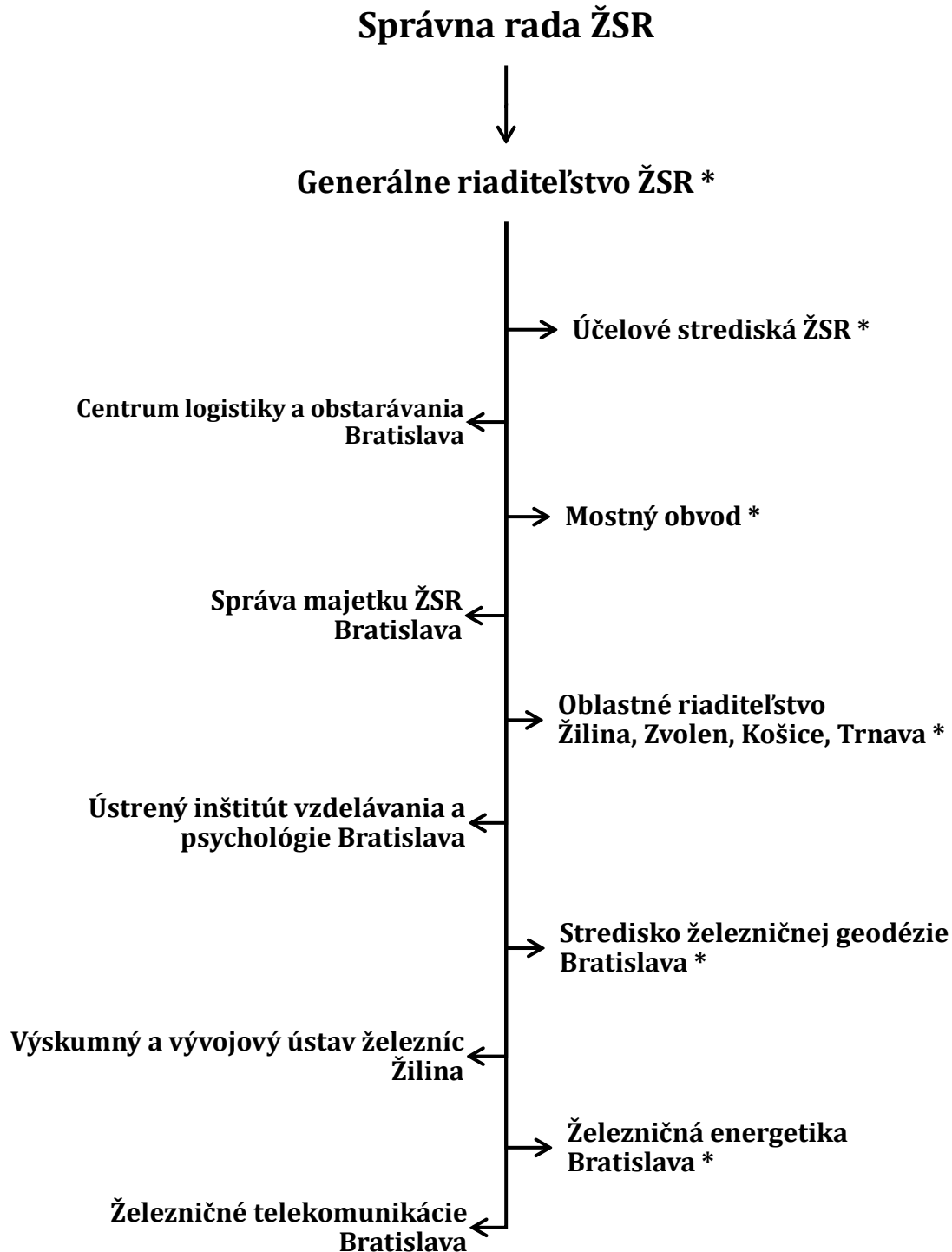
Štatutárny orgán

JUDr. Alexander SAKO	generálny riaditeľ
-----------------------------	--------------------

Vedenie spoločnosti

Ing. Jozef VESELKA	námestník generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku
Ing. Jozef OPÁLENÝ	námestník generálneho riaditeľa pre ekonomiku
Doc. Ing. Peter BLAHO, PhD., MBA	námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku
Ing. Pavol KOMARŇANSKÝ, PhD.	námestník generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje
Mgr. Martin GARAJ, PhD.	riaditeľ Kancelárie generálneho riaditeľa ŽSR

Organizačná štruktúra ŽSR



* vnútorné organizačné jednotky ŽSR nezapísané v Obchodnom registri

Železničná infraštruktúra

Prevádzkovanie železničnej infraštruktúry

Prevádzkové výkony železničnej infraštruktúry

Železnice Slovenskej republiky zabezpečujú prevádzkyschopnosť železničnej infraštruktúry v odvetviach železničných tratí, stavieb a budov, mostov a tunelov, zariadení elektrotechniky a energetiky a zabezpečovacích zariadení. Starajú sa o jej údržbu a rozvoj v súlade s technickým pokrokom a požiadavkami na bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe. Tieto činnosti ŽSR zabezpečujú vlastnými kapacitami a tiež zazmluvnenými vzťahmi s dodávateľmi. Výber dodávateľov prebieha formou obstarávania v zmysle platnej legislatívy podľa Zákona č. 343/2015 Z. z. v z. n. p. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

ŽSR spravujú a prevádzkujú železničné dráhy celoštátneho a regionálneho významu a zariadenia v nasledovných parametroch:

ŽELEZNIČNÉ TRATE A STAVBY	m. j.	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Dĺžka spravovaných tratí	km	3 630	3 626
z toho dĺžka prevádzkových tratí	km	3 584	3 580
Stavebná dĺžka koľají	km	6 822	6 816
Počet priecestí	ks	2 065	2 070
Počet výhybiiek	ks	8 244	8 226
Počet mostov	ks	2 326	2 326
Celková dĺžka mostov	m	52 244	52 244
Počet tunelov	ks	78	78
Celková dĺžka tunelov	m	47 954	47 954

Rozdiely oproti roku 2022 sú spôsobené rekonštrukciou a modernizáciou železničnej infraštruktúry.

V údajoch o „Stavebnej dĺžke spravovaných tratí“ sú aj trate s pozastavenou prevádzkou z dôvodu nevyhovujúceho technického stavu. Trate s pozastavenou prevádzkou v celkovej dĺžke 46,301 km sú:

- Turňa nad Bodvou – MÁV 3,139 km;
- Komárno – Kolárovo 25,908 km;
- Žabokrecká spojka 1,279 km;
- Plavecký Mikuláš – Plavecké Podhradie vrátane dopravne Plavecký Mikuláš 5,004 km;
- Breznička – Katarínska Huta 9,823 km;
- Strážčanská spojka 1,148 km.



Porovnanie výkonov realizovaných v rámci hlavnej činnosti:

LÍNIOVÉ OPRAVNÉ PRÁCE	m. j.	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Oprava geometrickej polohy koľaje	km	1 168,748	807,974
Oprava geometrickej polohy výhybiiek	v. j.	630	588
Oprava koľajového lôžka koľaje	km	24,491	23,198
Oprava koľajového lôžka výhybiiek	v. j.	18	30
Zriadenie a obnova bezstykovej koľaje	km	6,234	4,303
Zváranie výhybiiek	v. j.	3	5
Výmena koľajníc	km	78,800	74,162
Výmena podvalov	ks	27 975	34 974

BUDOVY	m. j.	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Počet budov	ks	4 697	4 725
Zastavaná plocha	m ²	1 159 181	1 165 827
Úžitková plocha	m ²	1 350 044	1 368 192

DOPRAVNE NA SIETI ŽSR	m. j.	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Dopravne spolu	ks	1 017	1 017
Dopravne obsadené/neobsadené zamestnancami	ks	358/659	361/656
z toho:			
Železničné stanice	ks	291	292
Pohraničné stanice	ks	22	22
Ostatné dopravne (<i>hradlá, odbočky, výhybne, zastávky, prekladiská, závorárske stanoviská, dopravne podľa predpisu ŽSR Z1 a iné</i>)	ks	704	703

Medziročné zmeny v údajoch tabuľky „Dopravne na sieti ŽSR“ vznikli v dôsledku zmien v organizácii dopravnej prevádzky ŽSR v rámci systemizácie dopravní.



ZABEZPEČOVACIE ZARIADENIA	m. j.	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Traťové zabezpečovacie zariadenia			
Automatický blok	km	463	482
Automatické hradlo	km	395	406
Poloautomatický blok	km	705	698
Trate s telefonickým dorozumievaním	km	1 802	1 807
Staničné zabezpečovacie zariadenia	ks	513	514
Diaľkovo ovládané zabezpečovacie zariadenia - dispečerom	km	396	396
Vlakové zabezpečovacie zariadenie	km	1 030	727
Priecestné zabezpečovacie zariadenia	ks	2 065	2 070
z toho:			
pasívne priecestia - nezabezpečené	ks	996	1 000
aktívne priecestia - zabezpečené	ks	1 069	1 070
z toho:			
svetelné priecestia	ks	1 024	1 025
mechanické priecestia	ks	45	45
Spádoviskové zabezpečovacie zariadenia - brzdy	ks	210	210
GSM-R			
Riadiaca centrála GSM-R	ks	1	1
BTS stanica GSM-R	ks	64	64
Oznamovacia technika			
Hlasový a vizuálny informačný systém	ks	97	97
Elektrická požiarňa signalizácia	ks	217	217
Poplachový systém narušenia	ks	163	163

ZARIADENIA ELEKTROTECHNIKY	m. j.	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Elektrifikované trate	km	1 585	1 585
Rozvinutá dĺžka trakčného vedenia	km	5 111	5 114
Napájacie a spínacie stanice	ks	96	96

Plnenie grafikonu vlakovej dopravy

Plnenie GVD je vyhodnocované dvomi parametrami, percentom plnenia absolútneho GVD vlakov osobnej dopravy a percentom plnenia podielového GVD vlakov osobnej dopravy.

Percento plnenia absolútneho GVD za rok 2023 bolo na úrovni 83,07 %. Jedná sa o kvalitatívny ukazovateľ, ktorý poskytuje informáciu o celkovej včasnosti vlakov. Vplyv nezaradených príčin, ktorých dôsledok nebolo možné odstrániť konaním ŽSR dosiahol hodnotu 5,08 %.

Na percente plnenia absolútneho GVD sa negatívne prejavovali vysoké meškania vlakov vstupujúcich zo susedných železničných správ. Zmeškané vlaky ovplyvňovali jazdu ďalších vlakov na sieti ŽSR a tým ich počet narastal. Počet a hlavne rozsah modernizačných výluk, ako aj výluk z dôvodu opravy a údržby železničnej infraštruktúry na sieti ŽSR, ale aj výluk u susedných manažérov infraštruktúry mal na meškание vlakov výrazný vplyv počas celého roka. Meškания vlakov boli evidované v primárnej, ale najmä v sekundárnej rovine. Zvýšený počet vlakov, znižujúce sa časové intervaly pre obratovú, prestupovú činnosť a pobyty v dopravných bodoch sa tiež zapísali na meškaniach vlakov. Mimoriadne a nehodové udalosti, početné POTR a poruchy na infraštruktúre, poruchy mobilných prostriedkov železničných podnikov mali tiež veľký vplyv na percento plnenia absolútneho GVD počas celého obdobia.

Percento plnenia podielového GVD za rok 2023 predstavovalo hodnotu 95,43 %. Kvalitatívny ukazovateľ vyjadruje mieru zavinenia ŽSR na meškaniach vlakov na sieti. Tento výsledok je spôsobený opakovaným výskytom súhry negatívnych faktorov, ktoré nebolo možné odstrániť koordinovanou činnosťou zamestnancov manažéra infraštruktúry.

Percento plnenia podielového GVD bolo ovplyvňované najmä výlukovou činnosťou, poruchami na zariadeniach infraštruktúry a početnými POTR. Medzi výlukové akcie s veľkým vplyvom na meškание vlakov patrili výluky:

- výstavba mosta v km 74,400 na druhej traťovej koľaji medzi ŽST Kúty SK – štátna hranica SK/CZ – ŽST Lanžhot CZ s pokračovaním do roku 2024,
- komplexná rekonštrukcia druhej traťovej koľaje medzi ŽST Nové Zámky – ŽST Palárikovo v trvaní 11. januára – 13. mája 2023,
- rekonštrukcia druhej traťovej koľaje medzi ŽST Tvrdošovce – ŽST Trnovec nad Váhom a oprava koľajového lôžka výhybiek č. 12, 16, 17 v ŽST Tvrdošovce v trvaní 1. februára – 20. novembra 2023,
- stabilizácia zosuvu trate medzi ŽST Čadca – štátna hranica SK/CZ v pokračovaní z roku 2022 a počas celého roka 2023,
- výlukové práce v uzle ŽST Žilina a ŽST Varín v pokračovaní z roku 2022 a počas celého roka 2023 s pokračovaním do roku 2024,
- komplexná rekonštrukcia železničného zvršku prvej traťovej koľaje medzi diaľkovo ovládanou výhybnou Lučivná – ŽST Svit 208,300 km - 207,014 km, v trvaní marec – november 2023,
- komplexná rekonštrukcia železničného zvršku a spodku výhybiek č. 1 až 11 v ŽST Barca v trvaní 13. marca – 19. júna 2023,
- rekonštrukcia staničnej koľaje č. 2f (tunel č. 2) v ŽST Bratislava hlavná stanica v pokračovaní z roku 2022 do 11.5.2023,
- elektrifikácia a modernizácia staničných koľají a výhybiek v ŽST Humenné a traťovej koľaje medzi ŽST Humenné – ŽST Strážske od 25. septembra 2023 s pokračovaním do roku 2024,
- komplexná rekonštrukcia železničného zvršku traťovej koľaje medzi diaľkovo ovládanou dopravňou Šaštín-Stráže – ŽST Kúty od 1. augusta 2023 s pokračovaním do roku 2024,
- rekonštrukcia nástupíšť v ŽST Košice s pokračovaním do roku 2024,
- elektrifikácia trate Haniská pri Košiciach – Moldava nad Bodvou s pokračovaním do roku 2024.



VLAKOVÉ TRASY PODĽA DRUHU VLAKU		m. j.	za rok 2023	za rok 2022
Osobná doprava	Osobné vlaky	ks	555 579	526 395
	Expresné vlaky	ks	38 986	30 175
	Rýchliky	ks	36 627	35 065
	Súpravové vlaky	ks	38 257	26 100
	Rušňové vlaky	ks	5 899	7 201
Osobná doprava celkom			675 348	624 936
Nákladná doprava	Rušňové vlaky	ks	76 867	81 011
	Priebežné nákladné vlaky	ks	71 517	74 599
	Nákladné expresné vlaky	ks	39 161	39 235
	Manipulačné vlaky	ks	21 855	25 211
	Vlečkové vlaky	ks	3 532	3 433
	Služobné vlaky	ks	1 460	1 460
Nákladná doprava celkom			214 392	224 949

VLAKOVÉ TRASY PODĽA KATEGÓRIE TRATE		m. j.	za rok 2023	za rok 2022
Osobná doprava	Hlavné trate	ks	391 749	363 969
	Ostatné hlavné trate	ks	216 993	184 318
	Vedľajšie trate regionálneho významu	ks	121 645	117 367
	Vedľajšie trate so zjednodušeným riadením dopravy	ks	35 259	35 942
	Úzkorozchodné trate	ks	45 754	37 314
	Špeciálne dráhy	ks	408	396
Nákladná doprava	Hlavné trate	ks	173 150	180 364
	Ostatné hlavné trate	ks	68 135	71 782
	Vedľajšie trate regionálneho významu	ks	10 396	11 687
	Vedľajšie trate so zjednodušeným riadením dopravy	ks	2 914	3 483
	Úzkorozchodné trate	ks	0	6

**PREHLAD ZAVEDENÝCH POTR
NA HLAVNÝCH KOLAJACH
PODĽA KATEGÓRIE TRATE**

	Kategória	za rok 2023		za rok 2022	
		ks	m	ks	m
Najvýznamnejšie hlavné trate	I. a	396	329 677	413	271 624
	I. b	13	2 000	15	3 307
Hlavné trate	II.	50	38 093	82	69 791
Regionálne trate	III.	194	144 719	176	109 427
Lokálne trate	IV.	1	2 842	2	630
Celkom		654	517 331	688	454 779

Kategorizácia tratí Spoločnosti, ktorá sa používa v evidencii prechodných obmedzení traťovej rýchlosti (POTR) je daná predpisom ŽSR Meranie a vyhodnocovanie geometrickej polohy koľaje meracím vozňom ŽSR.

**PREHLAD ZAVEDENÝCH TOTR
NA HLAVNÝCH KOLAJACH
PODĽA KATEGÓRIE TRATE**

	Kategória	za rok 2023		za rok 2022	
		ks	m	ks	m
Najvýznamnejšie hlavné trate	I. a	0	0	3	5 036
	I. b	0	0	0	0
Hlavné trate	II.	2	256	2	3 728
Regionálne trate	III.	5	3 726	3	905
Lokálne trate	IV.	4	20 142	0	0
Celkom		11	24 124	8	9 669

Uvedené trvalé obmedzenia traťovej rýchlosti boli zavedené ako náhrada za dlhodobé prechodné obmedzenia traťovej rýchlosti z dôvodu nevyhovujúceho technického stavu železničných tratí a stavieb pre prevádzku železničnej dopravy stanovenou traťovou rýchlosťou. Zapracovaním TOTR do grafikonu vlakovej dopravy sa eliminuje meškanie vlakov, čím sa dosiahne zlepšenie jeho plnenia.

Úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre

Železničná infraštruktúra bola prevádzkovaná nediskriminačným spôsobom pre všetkých dopravcov. V roku 2023 boli tieto služby poskytnuté 52 dopravcom, a to 8 dopravcom osobnej dopravy a 41 dopravcom nákladnej dopravy, 3 dopravcom nákladnej aj osobnej dopravy.

Systém spoplatňovania použitia železničnej infraštruktúry sa uplatňuje v zmysle Opatrenia č. 2/2018 Dopravného úradu zo dňa 7. septembra 2018, ktorým sa určujú úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre a servisným zariadeniam.

ÚHRADA (v tis. EUR)	31. decembra 2023	31. decembra 2022
	104 152	102 706
v tom: Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.	56 693	53 317
Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.	28 837	31 702
Iní dopravcovia	18 622	17 687
v tom: osobná doprava	2 261	1 755
nákladná doprava	16 361	15 932
Úhrady sú uvedené vrátane kompenzácie zo zníženia úhrad pre nákladných dopravcov poskytnutej zo strany MD SR	22 476	21 315

Výkony dopravcov

Z medziročného pohľadu bol zaznamenaný celkový nárast dopravných výkonov o 2 051 tis. vlkm. Na náraste celkových výkonov sa do značnej miery podieľala osobná doprava, kde evidujeme medziročný nárast o 2 738 tis. vlkm. Najväčší nárast mal dopravca Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. na úrovni 2 392 tis. vlkm. Tento nárast bol spôsobený navýšením objednaných vlkm. U ostatných dopravcov došlo k medziročnému nárastu dopravných výkonov o 346 tis. vlkm.

V nákladnej doprave zaznamenávame medziročný pokles dopravných výkonov o 687 tis. vlkm. Najväčší pokles mal dopravca Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. na úrovni 847 tis. vlkm. Naopak u ostatných dopravcov bol zaznamenaný nárast o 160 tis. vlkm. Najväčší nárast mal dopravca PKP CARGO INTERNATIONAL SK o 142 tis. vlkm.

VÝKON	m. j.	31. decembra 2023	31. decembra 2022	medziročná zmena v %
Osobná doprava	tis. vlkm	39 794	37 056	7,39
	mil. hrtnm	10 353	9 851	5,09
Nákladná doprava	tis. vlkm	14 140	14 827	-4,63
	mil. hrtnm	16 551	17 682	-6,40
Spolu	tis. vlkm	53 934	51 883	3,95
	mil. hrtnm	26 904	27 533	-2,29



Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry

Prevádzkovanie železničnej infraštruktúry v roku 2023 bolo realizované v súlade s Čiastkovou zmluvou na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení na rok 2023 v znení jej Dodatku č. 2 uzatvorenéj medzi ŽSR ako manažérom infraštruktúry a Slovenskou republikou ako vlastníkom železničnej infraštruktúry zastúpenou MD SR.

BILANCIA (v tis. EUR)	31. decembra 2023*	31. decembra 2022
Ekonomicky oprávnené náklady	506 782	465 081
v tom náklady na:		
služby poskytované v minimálnom prístupovom balíku	451 930	419 027
služby poskytované v traťovom prístupe k servisným zariadeniam	53 225	44 449
TIP Žilina, TIP Lužianky a TIOP Moldava nad Bodvou	1 627	1 605
Ekonomicky oprávnené výnosy	503 936	465 078
v tom:		
úhrada od vlastníka železničnej infraštruktúry	391 299	354 600
úhrada za prístup k železničnej infraštruktúre	81 676	81 391
kompenzácia finančných dopadov	22 476	21 315
výnosy z iných obchodných činností	8 485	7 772
Výsledok hospodárenia za služby	-2 846	-3
Krytie straty nerozdeleným ziskom minulých období	2 846	3
Celkom výsledok hospodárenia	0	0

*Údaje v tabuľke sú auditované a sú pred protokolárnym vyhodnotením MD SR.

Úhrada od vlastníka železničnej infraštruktúry - Slovenskej republiky v zastúpení MD SR – na pokrytie ekonomicky oprávnených nákladov súvisiacich so zabezpečením správy a prevádzky železničnej infraštruktúry bola vo výške 391 299 tis. EUR, čím medziročne došlo k nárastu o 36 699 tis. EUR. Na zabezpečenie kompenzácie finančných dopadov zo zníženia úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre pre železničné podniky, ktoré poskytujú dopravné služby v nákladnej doprave v roku 2023 boli pridelené prostriedky zaúčtované do výnosov roka 2023 vo výške 22 476 tis. EUR, čím medziročne došlo k nárastu o 1 161 tis. EUR.

Modernizácia a rozvoj železničnej infraštruktúry

V roku 2023 boli realizované investičné akcie v celkovej výške 365 987 tis. EUR. Investíciami boli modernizované komponenty železničnej infraštruktúry – železničné stanice, železničný spodok, železničný zvršok, trakčné vedenie, zabezpečovacie zariadenia, oporné múry a výstavba železničných mostov.

Prehľad realizovaných investičných akcií v roku 2023:	v tis. EUR
Modernizácia, rekonštrukcia a výstavba železničnej infraštruktúry	329 260
Bezpečnosť prevádzky	15 986
Skvalitňovanie služieb pre železničné podniky	13 425
Automatizácia riadenia dopravy	98
Ostatné	7 218
Celkom	365 987

Investičné akcie boli obstarané najmä z kapitálových dotácií celkovo vo výške 324 727 tis. EUR, z vlastných zdrojov vo výške 18 511 tis. EUR a úverových zdrojov 15 531 tis. EUR.

Investície z vlastných a úverových zdrojov

Medzi najvýznamnejšie investičné akcie realizované v roku 2023 z vlastných a úverových zdrojov patria:	v tis. EUR
Diagnostické vozidlo pre meranie geometrickej polohy koľaje	11 249
Diagnostické vozidlo defektoskopie koľajníc	2 593
ŽST Košice – rekonštrukcia nástupíšť č. 1, 2, 3 a KRŽZ koľ. č. 11, 9, 8, 7, 6, 5, 3a, 1	1 814
Rekonštrukcia ozubnice Štrba - Štrbské Pleso	1 397
KIST ŽSR -telematika	1 381
Nákup a modernizácia koľajovej mechanizácie	1 262

Diagnostické vozidlo defektoskopie koľajníc

Dňa 2. 6. 2023 bolo do vlastníctva ŽSR odovzdané dvojdielne diagnostické vozidlo defektoskopie koľajníc systémom nedeštruktívnych technológií, motorizované pre traťovú rýchlosť 120 km/h. Projekt bol financovaný z úverových prostriedkov od spoločnosti Slovak Investment Holding /SIH/ a úspešne ukončený.

Diagnostické vozidlo pre meranie geometrickej polohy koľaje

V priebehu roka bol dodávateľom odovzdaný II. a III. míľnik projektu v rozsahu prác za ucelený funkčný celok - samohybné vozidlo s oživenými meracími systémami, HW a SW. Diagnostické vozidlo je na VVÚŽ vo Vrútkach, kde prebieha IV. míľnik projektu - statické a dynamické testovanie, posudzovací a schvaľovací proces.

ŽST Košice – rekonštrukcia nástupišť č. 1, 2, 3 a komplexná rekonštrukcia železničného zvršku koľaje číslo 11, 9, 8, 7, 6, 5, 3a, 1

V sledovanom období boli zrealizované všetky stavebné práce v rámci nástupišťa č. 2, bola sprevádzkovaná hrana nástupišťa pri koľaji č. 7. V rámci rekonštrukcie koľají boli zrekonštruované koľaje č. 5, 3a, 1b novým materiálom a v nástupišti č. 3 bola zriadená hrana nástupišťa. Prebieha zriadenie prístupovej rampy a schodísk z južného podchodu pre výstup cestujúcich na nástupište č. 3, realizuje sa výstavba káblovodu v dĺžke celého nástupišťa č. 3 a rekonštrukcia železničného zvršku novým materiálom na koľaji č. 1.

Rekonštrukcia ozubnice Štrba – Štrbské Pleso

V rámci rekonštrukcie predmetnej stavby sa zrekonštruoval železničný spodok, železničný zvršok, podlaha a hrana nástupišťa v hale ŽST Štrba, nástupište v zastávke Tatranský Lieskovec, nástupná hrana nástupišťa v ŽST Štrbské Pleso, trakčné vedenie celej trate ozubnicovej železnice vrátane ŽST Štrba a ŽST Štrbské Pleso, priechody pre chodcov pozdĺž trate, oznamovacie zariadenie, zabezpečovacie zariadenie a osvetlenie nástupíšť.

Komunikačná infraštruktúra služieb telematiky ŽSR

V zmysle Rámцovej dohody č. 18F110 a čiastkových kúpnych zmlúv boli v roku 2023 dodané tovary najmä Cisco sieťové komponenty, napájacie systavy striedavého prúdu a jednosmerného prúdu, ako aj telefónne prístroje, ktoré uviedol zhotoviteľ do prevádzky.

Nákup a modernizácia koľajovej mechanizácie

V rámci modernizácie koľajovej mechanizácie prebehli rekonštrukcie koľajových mechanizmov (strojov na výmenu podvalov), ktoré sú následne používané po výmene technologických aplikácii aj pre kosenie pozdĺž trate, na vykonanie nakladacích, vykladacích a vrtných činností, pre zabezpečovanie údržby a opráv železničnej infraštruktúry na tratiach s rozchodom koľají 1435 mm. Zároveň prebehla generálna rekonštrukcia podbýjacích agregátov a zdvíhacích zariadení.

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (OPII)

Realizácia projektov OPII prispieva k zlepšeniu mobility v krajine, dostupnosti jednotlivých regiónov a ich vzájomného prepojenia, k znižovaniu regionálnych nerovností a k zvyšovaniu konkurencieschopnosti Slovenskej republiky.

Cieľom prioritnej osi č. 1 – „Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov“, ako aj prioritnej osi č. 5 – „Železničná infraštruktúra a obnova mobilných prostriedkov“ je najmä podpora trvalo udržateľnej mobility, hospodárskeho rastu, zvýšenie konkurencieschopnosti malých a stredných podnikov prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry. Aj napriek tomu, že železničná infraštruktúra na Slovensku má relatívne hustú sieť, medzi jej hlavné nedostatky patrí nízka úroveň traťových rýchlostí, úseky bez elektrifikácie a absentujúca vybavenosť technológiami na plynulú prepravu tovarov a osôb.

Cieľom prioritnej osi č. 3 OPII je realizácia projektov záchytných parkovísk - vybudovanie parkovísk pre autá a bicykle so všetkými podpornými náležitosťami ako stráženie kamerovým systémom, vybavenie informačným systémom, čo má v konečnom dôsledku prispieť k zmene cestovných návykov obyvateľov obcí a miest nachádzajúcich sa v regióne okolo hlavného mesta SR Bratislavy, ktorí dochádzajú z miesta bydliska.

Z operačného programu OPII boli v roku 2023 prijaté peňažné prostriedky vo výške 196 346 tis. EUR najmä na stavby

	v tis. EUR
ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina – realizácia, I. etapa, 1. fáza	61 816
ŽST Trnovec nad Váhom – ŽST Tvrdošovce, modernizácia koľaje č. 1 a č. 2	32 379
ŽST Nové Zámky - ŽST Palárikovo, modernizácia koľaje č. 1 a č. 2	22 959
Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia	22 443
Modernizácia trate Púchov – Žilina, I. etapa, úsek Púchov – Považská Teplá	19 863
Implementácia TSI v podmienkach ŽSR	10 979
ŽST Barca, modernizácia výhybiek č. 1 - 20	8 278
Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov, realizácia	5 784
Modernizácia Bratislavského tunela č. 2, ŽST Bratislava hl. stanica	4 449
ŽST Krompachy, modernizácia výhybiek č. 23 - 30	3 564
ŽST Dvory nad Žitavou, modernizácia výhybiek č. 14 - 20	3 072

Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina – realizácia, I. etapa 1. fáza

Modernizácia železničného uzla Žilina je nevyhnutným predpokladom na vytvorenie plnohodnotného tranzitného železničného koridoru v smere sever – juh, ktorý bude spĺňať požiadavky TSI (technické špecifikácie pre interoperabilitu) konvenčných železničných systémov Európy a modernizáciou technickej infraštruktúry budú dosiahnuté parametre podľa európskych dohôd AGC a AGTC.

Stavba uzla Žilina je rozdelená do 8 ucelených častí. Z OPII je financovaná Sekcia 2, ktorá zahŕňa nasledujúce časti stavby: Žilina Strážov – Váh, Úpravy infraštruktúry v úseku Žilina – Teplička súvisiace s výstavbou trakčnej napájacej stanice Žilina, Zmena trakcie na striedavú trakčnú sústavu 25 kV úsekov Púchov – Žilina, Žilina – Krásno nad Kysucou a uzla Žilina, a Systém ERTMS v uzle Žilina.

Objemovo najväčšou časťou stavby je ucelená časť stavby Žilina Strážov – Váh. V rámci ucelenej časti stavby bol odstránený železničný zvršok koľajiska pôvodnej zriaďovacej stanice, nasledovali úpravy terénu a príprava územia na realizáciu ďalších stavebných objektov. V smere od Bratislavy sa pokračovalo v rekonštrukcii ocelového železničného mostu ponad Rajčianku v koľaji č. 2. Ukončili sa stavebné práce na prestavbe železničného mosta na cestný most a na podchode pre verejnosť v lokalite Strážov. Po vybudovaní dočasného priecestia v rámci stavebných postupov a súvisiacich pozemných komunikácií nadväzujúcich na cestný most ponad Rajčianku boli uvedené objekty odovzdané do predčasného užívania a bolo zrušené posledné železničné priecestie na železničnej trati Bratislava Rača - Žilina. Ďalšími dominantnými prvkami, ktoré sa začali realizovať už v roku 2022 a práce pokračovali v roku 2023, sú nový cestný nadjazd v mestskej časti Strážov tvoriaci napojenie na spomínaný cestný most ponad Rajčianku, novovybudovaná spodná stavba železničného mosta cez Váh vrátane novej ocelovej konštrukcie a budovanie nového cestného nadjazdu ponad železničnú stanicu zo strany od Váhu vrátane všetkých prilahlých komunikácií zo strany od rieky Váh. V osobnej stanici Žilina sa existujúci železničný podchod z ulice Národná predĺžil až po ulicu Uhoľná. Uzávierkou podjazu na ul. Kysucká sa zahájili práce na rekonštrukcii železničného ocelového mostu, oporného múru a na zatrubnení potoku Všivák, ktorý križuje železničnú trať. Vybudovali sa nové nástupištia č. 3 a 4, ktoré sa uvedú do prevádzky v r. 2024 a nový železničný zvršok, železničný spodok a trakčné vedenie nepárnej skupiny koľají. Viditeľným prvkom nielen pre cestujúcu, ale aj pre širokú verejnosť, je nová budova riadenia dopravy, ktorej budúci vzhľad bude korešpondovať s pôvodnou budovou stanice vyhlásenou za kultúrnu pamiatku. Z ostatných realizačných

prác prebiehali preložky inžinierskych sietí, z ktorých najzávažnejšou bola preložka parovodu v podjazde Kysucká ul. vzhľadom na závislosť prác od vykurovacieho obdobia. V rámci časti Žilina Strážov – Váh bolo do predčasného užívania odovzdaných 0,687 km koľaje (železničný zvršok a spodok v časti Budatín a dočasné napojenie starého a nového železničného zvršku) vrátane úprav na trakčnom vedení v príslušných úsekoch.

ŽST Trnovec nad Váhom – ŽST Tvrdošovce, modernizácia koľaje č. 1 a č. 2

Predmetom projektu je modernizácia dvojkolajnej elektrifikovanej železničnej trate medzi železničnými stanicami Trnovec nad Váhom a Tvrdošovcami s cieľom zvýšenia traťovej rýchlosti na 140 km/h, dosiahnutie normového stavu, zlepšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy. Zrealizovala sa komplexná rekonštrukcia trakčného vedenia, komplexná rekonštrukcia železničného zvršku a spodku pri koľaji č. 1 a č. 2, rekonštrukcia troch železničných mostov nestatického charakteru - výmena izolácií nosných konštrukcií mostov a sanácia betónových pohľadových plôch nosných konštrukcií, spodnej stavby a dilatčných škár, rekonštrukcia železničného priecestia - montáž priecestnej konštrukcie typu STRAIL, komplexná rekonštrukcia železničnej zastávky Jatov – nové nástupištia. Po ukončení hlavných stavebných prác bude vymenená výstroj trate -staničníky, výstražné tabule a pod.

ŽST Nové Zámky - ŽST Palárikovo, modernizácia koľaje č. 1 a č. 2

Predmetom projektu je komplexná rekonštrukcia trate s parametrami modernizácie – výmena zastaraného typu konštrukcie železničného zvršku a spodku medzi železničnými stanicami Nové Zámky a Palárikovo pre dosiahnutie normového stavu a zlepšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, zvýšenie traťovej rýchlosti na 140 km/h, komplexná rekonštrukcia železničnej zastávky Ludovítov. Celková dĺžka rekonštruovaného úseku po ukončení realizácie projektu je 7,691 km. V rámci stavby sú v prevádzke všetky objekty, preberacie konanie sa uskutočnilo 02. novembra 2023.

Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia

Účelom elektrifikácie trate je vytvorenie podmienok pre zvýšenie energetickej účinnosti v železničnej doprave a náhrada motorovej trakcie pre nákladnú aj osobnú dopravu. Tým sa dosiahne úspora nafty v prevádzke železnice, zníži sa hlučnosť a zlepši sa čistota ovzdušia v okolí železničnej trate.

Celková dĺžka úseku elektrifikácie je 21,510 km, z čoho 20,610 km je v systéme TEN-T, so zachovaním traťovej rýchlosti. Predmetom navrhovaného riešenia je realizácia trakcie a silnoprúdových zariadení, zabezpečovacích a oznamovacích zariadení, železničného spodku a zvršku, nástupíšť, komunikácií a spevnených plôch, pozemných stavieb a ochrany pred účinkami bludných prúdov. V roku 2023 sa práce sústreďovali hlavne na prípravu a realizáciu trakčného vedenia, ktoré bolo dokončené v decembri v celom úseku stavby. Zároveň boli dokončené práce na železničnom zvršku v úseku Haniska pri Košiciach – Veľká Ida, Veľká Ida – Čečejevce, Čečejevce – Moldava nad Bodvou, bolo zrealizované zhotovenie nástupištia zastávka Cestice a ŽST Čečejevce pri koľaji č. 1.

Implementácia TSI v podmienkach ŽSR

Ide o budovanie líniového rádio dispečerského dorozumievacieho systému GSM-R, ktorý zabezpečí mobilnú telekomunikačnú a dátovú komunikáciu pre potreby železničnej prevádzky a pre zavedenie systému ERTMS na úseku železničnej infraštruktúry Varín – Košice – Čierna nad Tisou. Vybudovanie rádiového siete na úseku Varín – Košice – Čierna nad Tisou pozostáva najmä z výstavby anténnych stožiarov s technologickým kontajnerom pre rádiovú sieť GSM-R, potrebnej infraštruktúry ako sú prípojky nízkeho napätia, prenosové zariadenia, terminály GSM-R, základňové rádiostanice, BTS s anténnym systémom, elektronická zabezpečovacia signalizácia, klimatizácie a optická kabelizácia závesná na existujúcich stĺpoch trakčného vedenia.

Hlavným cieľom je budovať digitálnu rádiovú komunikačnú sieť GSM-R podľa štandardov definovaných v legislatíve EÚ a SR, budovať infraštruktúry rádiového a telekomunikačného zariadenia pre zaistenie prevádzky systému ETCS L2. Projekt musí po realizácii spĺňať požiadavky na zaistenie interoperability Európskeho železničného systému podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii.

ŽST Barca, modernizácia výhybiek č. 1 - 20

Výhybky tvoria dôležité zhlavie, na ktorom sa trate rozdeľujú zo smerov Košice osobná stanica, odchodová koľaj č. 101 a vchodová koľaj č. 102 pre nákladnú dopravu na smery Čierna nad Tisou, Čaňa št. hr. SR/MR a Plešivec. Súčasťou predmetnej stavby je rekonštrukcia výhybiek, železničného spodku, železničného zvršku, úprava trakčného vedenia, elektrický ohrev výhybiek, úprava verejného osvetlenia, úprava zabezpečovacieho zariadenia a ostatných úprav s tým spojených.

Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov, realizácia

Predmetná stavba je svojím charakterom a umiestnením priamo naviazaná na jestvujúcu železničnú a cestnú infraštruktúru. Samotná výstavba terminálu osobnej prepravy, v ktorom bude sústredená hromadná a individuálna doprava umožní cestujúcim rýchly, bezpečný a pohodlný prestup medzi príslušnými druhmi dopravy s ťažiskom na nosný systém koľajovej dopravy - železnicu. Súčasne umožní optimalizovať podiel preprav osôb v rámci celého kraja. Cestné vozidlá - autobusy, osobné automobily resp. bicykle dopravia cestujúcich do terminálu, odkiaľ budú pokračovať veľkokapacitnou dopravou.

V rámci realizácie diela Terminálu integrovanej osobnej prepravy v Trebišove boli v roku 2023 zrealizované stavebné práce – rekonštrukcia železničného zvršku a železničného spodku, rekonštrukcia ostrovného nástupišťa. Taktiež prebehla úprava rozvodov nízkeho napätia a vonkajšieho osvetlenia ŽSR a úprava staničného zabezpečovacieho zariadenia. Bol nainštalovaný aj kamerový systém v železničnej aj neželezničnej časti stavby. Boli vybudované parkovacie plochy pre osobné automobily, zastrešenia nástupísk pre autobusy a zastrešenie výstupov z podchodu pre cestujúcich a chodcov, elektroinštalácia a osvetlenie podchodu pre cestujúcich, osvetlenie nástupísk pre autobusy, prístupový chodník k podchodu, prístrešok pre mestskú hromadnú dopravu, miestna komunikácia Komenského, terminálové komunikácie a k tomu prislúchajúce vegetačné úpravy a úprava oplotení.

Modernizácia Bratislavského tunela č. 2, ŽST Bratislava hl. stanica

Predmetom je rekonštrukcia ostenia tunela č. 2 v ŽST Bratislava hlavná stanica, sanácia portálového čela P1 (lamačský), sanácia portálového čela P2 (bratislavský), opatrenia na zníženie priesakov povrchovej vody z terénu do tunela, oprava odvodnenia predportálových častí tunela č. 1 a č. 2, výmena a úprava trakčného vedenia, výmena koľajníc a upevňovadiel v celej dĺžke tunela a častiach pred portálmi, úprava vonkajších prvkov zabezpečovacieho zariadenia v tuneli, rekonštrukcia osvetlenia tunela, úprava vedenia 6kV medzi transformovňou 522 a 521, kamenárske práce na pamiatkovo chránenej stavbe.

ŽST Krompachy, modernizácia výhybiek č. 23 - 30

Modernizácia zahrňovala výmenu existujúcich výhybiek č. 21 a č. 23 až 30 žilinského zhlavie za nové, zabezpečenie nových výhybiek trojfázovými elektromotorickými prestavníkmi a snímačmi polohy jazykov a elektrickými ohrevmi výhybiek. Obnovil a dobudoval sa nový odvodňovací systém. Upravil sa existujúci zárubný múr. Prebehla obnova návestidiel vrátane základov k týmto návestidlám, nahradili sa existujúce koľajové skrinky od jednopásových staničných koľajových obvodov.



ŽST Dvory nad Žitavou, modernizácia výhybiek č. 14 – 20

Cieľom stavby je zlepšenie stavu infraštruktúry na ramene Štúrovo – Bratislava hlavná stanica za použitia nových štandardných prvkov v sieti ŽSR.

Prebehla komplexná rekonštrukcia výhybiek č. 13 - 20 a prípojných koľajových polí vrátane úprav na železničnom zvršku a spodku, rekonštrukcia železničného priecestia v žkm 151,389, vybudovanie elektrického ohrevu na rekonštruovaných výhybkách č. 14 – 20 a na jestvujúcich výhybkách č. 1 – 8, zrušenie výhybiek č. 11 a 12 a ich nahradenie koľajovým poľom, vybudovanie nového staničného zabezpečovacieho zariadenia 3. kategórie typu elektronické stavadlo, osadenie nových prestavníkov na výhybky č. 1 – 8 a 13 – 20, zriadenie pomocných stavadiel na oboch zhlaviach, vybudovanie nového traťového zabezpečovacieho zariadenia 3. kategórie typu automatické hradlo (AH2000) bez oddielových návěstidiel v medzistaničných úsekoch Pribeta – Dvory nad Žitavou a Dvory nad Žitavou – Nové Zámky, doplnenie vchodových návěstidiel a predzvestí z nesprávnych koľají (v ŽST Dvory nad Žitavou a ŽST Pribeta v medzistaničnom úseku Pribeta – Dvory nad Žitavou), rekonštrukcia priecestného zabezpečovacieho zariadenia v žkm 151,389 a v žkm 152,250 z 1. kategórie na 3. kategóriu, vybudovanie novej káblovej chráničkovej trasy pre zabezpečovacie zariadenie, pre oznamovacie zariadenie a elektrický ohrev výhybiek, úprava trakčného vedenia, zriadenie nových elektrických prípojok, výstavba novej transformovne a náhradného zdroja elektrickej energie, zriadenie novej miestnej kabelizácie, rekonštrukcia vonkajšieho osvetlenia stanice a odstránenie pôvodných stavadiel

Kapitálový transfer zo štátneho rozpočtu

Čerpanie finančných prostriedkov kapitálového transferu vo výške 66 829 tis. EUR bolo realizované na základe Čiastkovej zmluvy č. 2091/C300/2023 na rozvoj a modernizáciu železničnej infraštruktúry a servisných zariadení na rok 2023 zo dňa 9. októbra 2023 uzatvorenej medzi ŽSR Bratislava a MD SR.

V podprograme *Výstavba a obnova železničnej siete* v sume 16 493 tis. EUR boli prostriedky alokované aj na prípravu projektov financovaných z Pánu obnovy a odolnosti a Programu Slovensko. Z tohto podprogramu boli financované najmä nasledovné investičné akcie:

PRVOK 07S0601	v tis. EUR
Modernizácia žel. trate Žilina - Košice, úsek Kysak (mimo) - Košice, projektová príprava	937
ŽST Kral'ovany – ŽST Ľubochňa, rekonštrukcia koľaj č. 1, 2	689
Pial - Beša, sanácia zemného telesa	530

PRVOK 07S0601 PROJEKTY PLÁNU OBNOVY A ODOLNOSTI (POO)	v tis. EUR
Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo)- Krompachy, 1.etapa (Poprad – Spišská Nová Ves), PD/MPV	13 849
Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom, rekonštrukcia koľaje č. 1, 2	307
Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné	42

Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek Kysak (mimo) - Košice, projektová príprava

Pre stavbu bola v roku 2023 spracovaná projektová dokumentácia na stupni DÚR. Hlavným účelom prípravy stavby je modernizovať technickú infraštruktúru železničnej trate na dosiahnutie technických parametrov pre medzinárodnú vlakovú prepravu, pre navrhovanú rýchlosť 160 km/hod. Modernizácia bude spočívať v prestavbe železničnej infraštruktúry za účelom jej vybavenosti, zvýšenia rýchlosti, s využitím nových moderných a progresívnych prvkov hlavne v odboroch železničných tratí a stavieb, zabezpečovacieho zariadenia, oznamovacieho zariadenia, trakčného vedenia, kontroly a riadenia vlakovkej dopravy. Modernizácia tohto úseku začína v žkm 98,200 v železničnej stanici Košice a končí v žkm 113,412 v úrovni vchodového návěstidla železničnej stanice Kysak.

Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy, 1.etapa (Poprad – Spišská Nová Ves), projektová príprava /majetkovoprávne vysporiadanie

Modernizáciou trate sa zvýši traťová rýchlosť na 160 km/h v dlhých, súvislých úsekoch, vybuduje sa nové trakčné vedenie, nové zabezpečovacie a oznamovacie zariadenia a s tým súvisiace prevádzkové zariadenia, ktoré budú spĺňať vysoké technické nároky. V rámci modernizácie stavby príde k rekonštrukcii trakčných meniarň Poprad a Spišská Nová Ves a výstavbe podpornej meniarne Vydrník, budú zrušené všetky úrovňové križovania cestnej siete so železničnou traťou a nahradené mimoúrovňovými. Na zastávkach a v stanici Vydrník sa vybudujú mimoúrovňové prístupy pre cestujúcich na nástupištia vrátane prístupov pre ľudí s obmedzenou schopnosťou pohybu. Pre dosiahnutie traťovej rýchlosti do 160 km/h je nevyhnutné vykonať na niektorých miestach existujúcej trate prekládku železničnej trate do novej polohy. Pre elimináciu nepriaznivých účinkov hluku od železničnej prevádzky budú vybudované protihlukové bariéry.

Hlavnými kritériami modernizácie železničnej infraštruktúry predmetného úseku trate sú:

- dosiahnutie parametrov vyplývajúcich z dohôd AGC a AGTC:
 - zvýšenie traťovej rýchlosti,
 - zvýšenie priestorovej priechodnosti,
 - zvýšenie únosnosti železničného spodku,
 - zvýšenie bezpečnosti prevádzky,
 - zvýšenie bezpečnosti cestujúcich,
- zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti cestovania,
- zníženie negatívnych dopadov železničnej prevádzky na obyvateľstvo,
- zlepšenie a skvalitnenie životného prostredia.

Zmluva na realizáciu stavby v úseku Poprad (mimo) – Vydrník so Zhotoviteľom stavby Združenie pod Dubinou bola podpísaná 22. decembra 2023. Predpoklad začiatku realizácie je 7/2024. Prebieha inžinierska činnosť pre zabezpečenie stavebných povolení aj na úsek Vydrník (mimo) – Markušovce (mimo).

Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom, rekonštrukcia koľaje č. 1, 2

V súčasnosti je na úseku trate od km 17,575 -29,206, medzi ŽST Veľký Horeš – ŽST Streda nad Bodrogom (časť koridoru V: Bratislava – Žilina – Čierna nad Tisou – štátna hranica s Ukrajinou), z dôvodu zlého celkového stavu železničného spodku a zvršku zavedené trvalé obmedzenie traťovej rýchlosti na koľaji č. 2 a to na rýchlosť 50 km/h od km 18,200 do km 27,700 a na koľaji č. 1 od km 22,000 do km 24,000.

Dôvodom rekonštrukcie koľaje č. 1 a č. 2 na úseku trate ŽST Veľký Horeš – ŽST Streda nad Bodrogom /medzistaničný úsek/ od km 18,200 – km 28,582 je dosiahnutie normového stavu a zlepšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, zníženie nákladov na údržbu a zvýšenie kvalitatívneho stavu osobnej dopravy a nákladnej prepravy.

Cieľom stavby je nahradenie súčasného železničného zvršku novým, zvýšenie únosnosti pláne železničného spodku, zriadenie sanačnej podkladovej vrstvy a odstránenie obmedzení na traťových rýchlostiach na oboch koľajach. Na tieto objekty je viazané aj zriadenie nového nástupišťa na zastávke Somotor a rekonštrukcia železničných priecestí.

Projektová dokumentácia na uvedenú stavbu bola odovzdaná v decembri 2023 a momentálne prebieha proces jej schválenia na ŽSR. Dokumentácia stavebného zámeru bola predložená na MD SR za účelom vykonania štátnej expertízy. V súčasnosti prebieha príprava verejnej súťaže na výber zhotoviteľa stavby.

Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné

Dňa 11. mája 2023 bola podpísaná Zmluva o dielo č. ZOD1223/23. Samotné práce na stavbe začali budovaním základov nových trakčných stožiarov v smere od ŽST Bánovce nad Ondavou k ŽST Strážske. Od septembra 2023 došlo k demontáži pôvodného železničného zvršku, odstráneniu pôvodných nástupísk, demontážam osvetľovacích stožiarov, rozhlasových zariadení, asanácii pôvodných priepustov a mostov. Na medzistaničnom úseku sa vybudovali nové priepusty, základy nových trakčných stožiarov s osadením trakčných stožiarov, prebehol výrub drevín, zrealizovala sa časť zemnej pláne, resp. pláne železničného spodku, odvodnenie zemnej pláne a došlo k založeniu spodných stavieb novo budovaných mostov. V ŽST Humenné začali práce na adaptácii priestorov výpravnej budovy, vybudovali sa niektoré vsakovacie objekty ako súčasť odvodnenia železničného spodku, vykonal sa baraniaci pokus v mieste larsenovej steny novo budovaného podchodu a aj v mieste napojenia ostrovného nástupiska do existujúceho podchodu a vybudovali sa základy nových trakčných stožiarov s ich osadením.

V podprograme *Mimo spolufinancovanie nad rámec finančnej medzery a neoprávnené náklady OPII* bolo alokovaných 17 182 tis. EUR najmä na nasledovné investičné akcie:

07S060H ŠR mimo spolufinancovanie – neoprávnené náklady OPII	v tis. EUR
Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina – realizácia, I. etapa, 1. fáza	7 535
Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov, realizácia	1 977
ŽST Nové Zámky - ŽST Palárikovo, modernizácia koľaje č. 1 a č. 2	2 853
ŽST Barca, modernizácia výhybiek č. 1-20	2 414
ŽST Trnovec nad Váhom – ŽST Tvrdošovce, modernizácia koľaje č. 1 a č. 2	1 301

V podprograme *Projekty CEF – spolufinancovanie zo ŠR/NN prostriedky v sume 33 153 tis. EUR* boli alokované najmä na nasledovné investičné akcie:

	v tis. EUR
Modernizácia železničného úseku Váh - Varín - Strečno (sekcia 1)	15 452
Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), 1.etapa (Poprad - Lučivná)	12 103
Modernizácia dvoch úsekov železničnej trate štátna hranica ČR/SR - Devínska Nová Ves (Stavba A)	4 769

Modernizácia železničnej trate Váh – Varín – Strečno (Sekcia č. 1)

Jedná sa o dvojkoľajný, priamy úsek trate od rieky Váh po súčasnú železničnú stanicu Varín. Medzistaničný úsek vedie v celej svojej dĺžke pozdĺž novej zriaďovacej stanice Žilina Teplička. V medzistaničnom úseku sa nachádza Odbočka Váh, pomocou ktorej sú do hlavnej trate zapojené vchodová, odchodová a tranzitná skupina koľají, vrátane vlečky KIA MOTORS. V rámci modernizácie sa ruší ŽST Varín vybuduje sa len zastávka s odbočkou, kde sa zriaďuje odbočka do vchodovej a tranzitnej skupiny koľají zriaďovacej stanice Žilina - Teplička. V rámci zastávky sa budujú mimoúrovňové prístupy cestujúcich na nástupištia vrátane prístupu osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu. Zároveň sa presúva miesto verejnej vykládky a nakládky do zriaďovacej stanice Žilina – Teplička pri tranzitnej skupine koľají. Pre elimináciu nepriaznivých účinkov hluku od železničnej prevádzky sa budujú protihlukové bariéry. Stavenisko bolo odovzdané do realizácie Združeniu pod Dubňom dňa 15. decembra 2020.

V roku 2023 boli všetky práce výlukovo ukončené a obidve traťové koľaje v úseku Váh – Varín – Strečno odovzdané do predčasného užívania (komplet železničný zvršok, spodok vrátane rekonštrukcie priepustov, trakčné vedenie, protihlukové steny). V ŽST Varín boli vybudované nástupištia, budova pre zabezpečovacie zariadenie a upravili sa predstaničné plochy. Ukončili sa stavebné práce na podchodoch pre peších a cyklistov, ktoré budú v roku 2024 odovzdané obciam Varín a Teplička.

Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad Tatry (mimo) - 1.etapa (Poprad - Lučivná)

Celková dĺžka modernizovaného úseku trate, vrátane zastávky Lučivná a železničnej stanice Svit je 12,700 km. Novou trasou došlo k skráteniu úseku o 0,157 km.

V úseku Poprad – Svit bol vybudovaný podchod pre peších, úplne nový železničný spodok a zvršok, montáž novej trakčnej sústavy vrátane nových stĺpov TV, výstavba nového zabezpečovacieho a oznamovacieho zariadenia, preložky všetkých inžinierskych sietí, výstavba protihlukových stien, stien proti oslneniu na diaľnici D1, prebehla rekonštrukcia mostných objektov. V ŽST Svit prebehli práce na demontáži a montáži železničného zvršku a spodku – párnej a nepárnej skupine koľají, rekonštrukcia železničného mosta v novom železničnom kilometri 205,363, výstavba nového železničného mosta v novom železničnom kilometri 206,358 – podjazdu Svit, adaptácia priestorov výpravnej budovy a elektrickej požiarnej signalizácie, poplašného systému narušenia, priemyselnej televízie, výstavba optorúr, oddielových návěstidiel, zabezpečovacieho zariadenia, oznamovacieho zariadenia, miestnej kabelizácie. výstavba nástupíšť a podchodu, prípojok vysokého napätia, výstavba osvetľovacích veží, výstavba protihlukovej steny, výstavba transformovne.

V úseku Svit - Štrba boli ukončené práce na demontáži a montáži železničného zvršku a spodku, výstavbe nového železničného mosta nad cestou III/018149 a potokom Rakovec, výstavbe nového železničného mosta nad poľnou cestou nového železničného kilometra 211,780, výstavbe železničného spodku, výstavbe priepustov, preložky Podhájskeho potoka, výstavbe protihlukovej steny, výstavbe prevoznej trakčnej meniazne Lučivná, prípojok vysokého napätia, nízkeho napätia transformovne k trakčnej meniarni Lučivná. Zo stavebno- technického hľadiska bola stavba ukončená dňa 16. decembra 2023.

Modernizácia dvoch úsekov železničnej trate štátna hranica ČR/SR - Devínska Nová Ves (Stavba A)

Hlavným účelom stavby je modernizácia technickej infraštruktúry železničnej trate pre dosiahnutie európskych parametrov podľa medzinárodných dohôd AGC a AGTC a národného rozvojového dokumentu „Dlhodobý program rozvoja železničných ciest“ (schválený uznesením vlády SR č. 166/93 a aktualizovaný uznesením vlády SR č. 686/97). Cieľom modernizácie je zjednotenie so železničným systémom v EÚ, harmonizácia kvalitatívnych ukazovateľov a zvyšovanie výkonnostných parametrov železníc. Návrh modernizácie traťového úseku zohľadňuje zvýšenie traťovej rýchlosti na rýchlosť do 200 km/h s miestnymi obmedzeniami. Modernizácia sa pripravuje pre železničnú osobnú aj nákladnú dopravu.

V rámci modernizácie železničnej trate budú riešené - komplexná obnova zemného telesa, železničného spodku a zvršku, redukcia nadbytočných koľají a prevádzkových zariadení, úprava/vybudovanie nástupíšť pre bezkolízny prístup cestujúcich, komplexná obnova trakčného a napájacieho systému, vybudovanie nových traťových a staničných zabezpečovacích zariadení, zriadenie novej telekomunikačnej techniky a digitalizácia železničnej telekomunikačnej siete, odstránenie všetkých úrovňových priechodov a priecostí s ich náhradou mimoúrovňovým prístupom (podchody, podjazdy, nadjazdy a súvisiace cestné komunikácie) prípadne ich zrušenie bez náhrady (v prípade existencie iných prístupových ciest), obnova železničných mostných objektov pre zabezpečenie normovej priestorovej priechodnosti a triedy zaťaženia D4.

Súčasťou stavby je aj vybudovanie areálu novej trakčnej napájacej stanice, ktorá bude umiestnená v lokalite ŽST Kúty.

Na diele prebiehajú stavebné práce na železničnom moste cez rieku Morava, kde bola demontáž ocelevej mostovky v 1. traťovej koľaji s následnou demoláciou dvoch mostných pilierov a opôr. Práce pokračovali betonážou dvoch nových mostných pilierov a opôr v súbahu s výrobou novej ocelevej mostovky a jej následnou dopravou na stavenisko, kde prebehla kompletizácia celej mostovky. Po ukončení kompletizácie mostovky bola mostovka vysunutá z brehu rieky Morava na slovenskej strane na breh rieky Morava na českej strane. Boli vykonané skúšky a nový železničný most cez rieku Morava v 1. traťovej koľaji bol uvedený do prevádzky. Súvisle boli vykonávané práce na železničnom zvršku a spodku, trakčnom vedení, vedeniach a zariadeniach oznamovacej a zabezpečovacej techniky, elektrotechniky a energetiky.

Predmetná stavba pozostáva z modernizácii dvoch úsekov Devínska Nová Ves (mimo) – Malacky a Kúty (mimo) – štátna hranica.

Nástroj na prepájanie Európy (Connecting Europe Facility – CEF)

Program CEF sa zameriava najmä na podporu investícií do budovania novej dopravnej infraštruktúry v Európe alebo obnovu a modernizáciu existujúcej dopravnej infraštruktúry. V prípade CEF je dôraz kladený na cezhraničné spojenia na základnej sieti TEN-T a na inovatívne riešenia v doprave.

Jednotlivé projekty programu CEF sú financované v pomere od 73,40 % do 85,00 % z prostriedkov EÚ a od 15,00 % do 26,60 % z prostriedkov spolufinancovania ŠR. V roku 2023 ŽSR prijali od Európskej únie platby vo výške 28 374 tis. EUR.

Platby sú viazané na nasledovné projekty:

- Modernizácia dvoch úsekov železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR
- Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo) – 1. etapa (Poprad - Lučivná)
- Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR; úsek Malacky (mimo) – Kúty, projektová dokumentácia
- Modernizácia železničnej trate Váh – Varín – Strečno
- Implementácia GSM-R na železničnej trati Varín – Košice – Čierna nad Tisou, štátna hranica
- Modernizácia železničného úseku Čadca - Svrčinovec zastávka (vrátane)

Z Nástroja na prepájanie Európy (CEF) boli v roku 2023 uhradené za časť EÚ najmä projekty:

v tis. EUR

Modernizácia železničnej trate Váh – Varín – Strečno (Sekcia č. 1)	19 760
ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR (Stavba A) (grantová dohoda 1 a 2)	7 992
Implementácia GSM-R na železničnej trati Varín-Košice-Čierna nad Tisou, štátna hranica	6 269
ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad Tatry (mimo) - 1.etapa (Poprad - Lučivná)	17 395
Modernizácia železničného úseku Čadca - Svrčinovec zastávka (vrátane) (sekcia A)	4 168

Implementácia GSM-R do siete ŽSR, úsek Varín-Košice-Čierna nad Tisou, štátna hranica

Predmetom projektu je vybudovanie líniového rádio-dispečerského dorozumievacieho zariadenia (systém GSM-R), ktoré zabezpečí mobilnú telekomunikačnú a dátovú komunikáciu pre potreby železničnej prevádzky. Mobilná rádiová sieť zaistí okrem štandardnej hlasovej komunikácie aj priame rádiové spojenie dispečera s pohybujúcimi sa vlakmi a inými zložkami ŽSR a dátové spojenie pre zabezpečovacie aplikácie na dispečersky riadenej železničnej trati. Modernizáciou železničných tratí sa vytvoria podmienky pre ich začlenenie do jednotného európskeho železničného systému a vytvorenie predpokladov pre zvyšovanie podielu ekologickej železničnej dopravy.

V rámci modernizácie železničnej trate na vyššie prepravné rýchlosti je potrebné riešiť nové oznamovacie zariadenia v procese riadenia dopravy. V dôsledku nového koľajového usporiadania a zabezpečovacieho zariadenia sú riešené nové spojovacie cesty pre zabezpečenie telekomunikačných spojení a spojení pre prenos dát.

Implementácia systému GSM-R pre súčasnú dvojkolajovú železničnú trať úseku Varín – Košice - Čierna nad Tisou – štátna hranica SK/UA, má za cieľ modernizáciu technologickej infraštruktúry pre dosiahnutie požadovaných parametrov pre zavedenie interoperabilného systému ETCS L2.



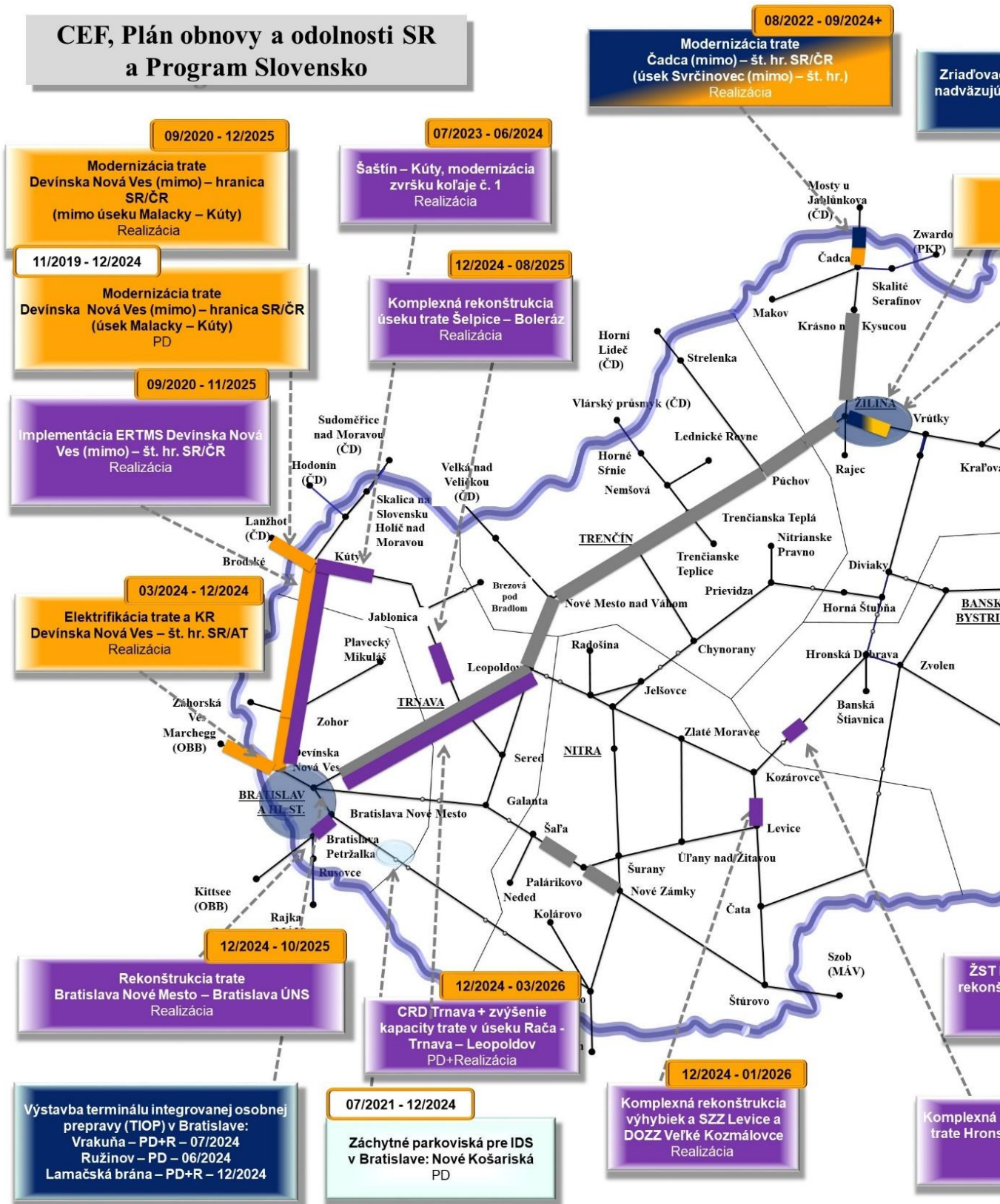
Zmluva medzi zhotoviteľom stavby a objednávateľom ŽSR bola podpísaná 12. marca 2023 a 12. apríla 2023 bolo zhotoviteľovi odovzdané stavenisko.

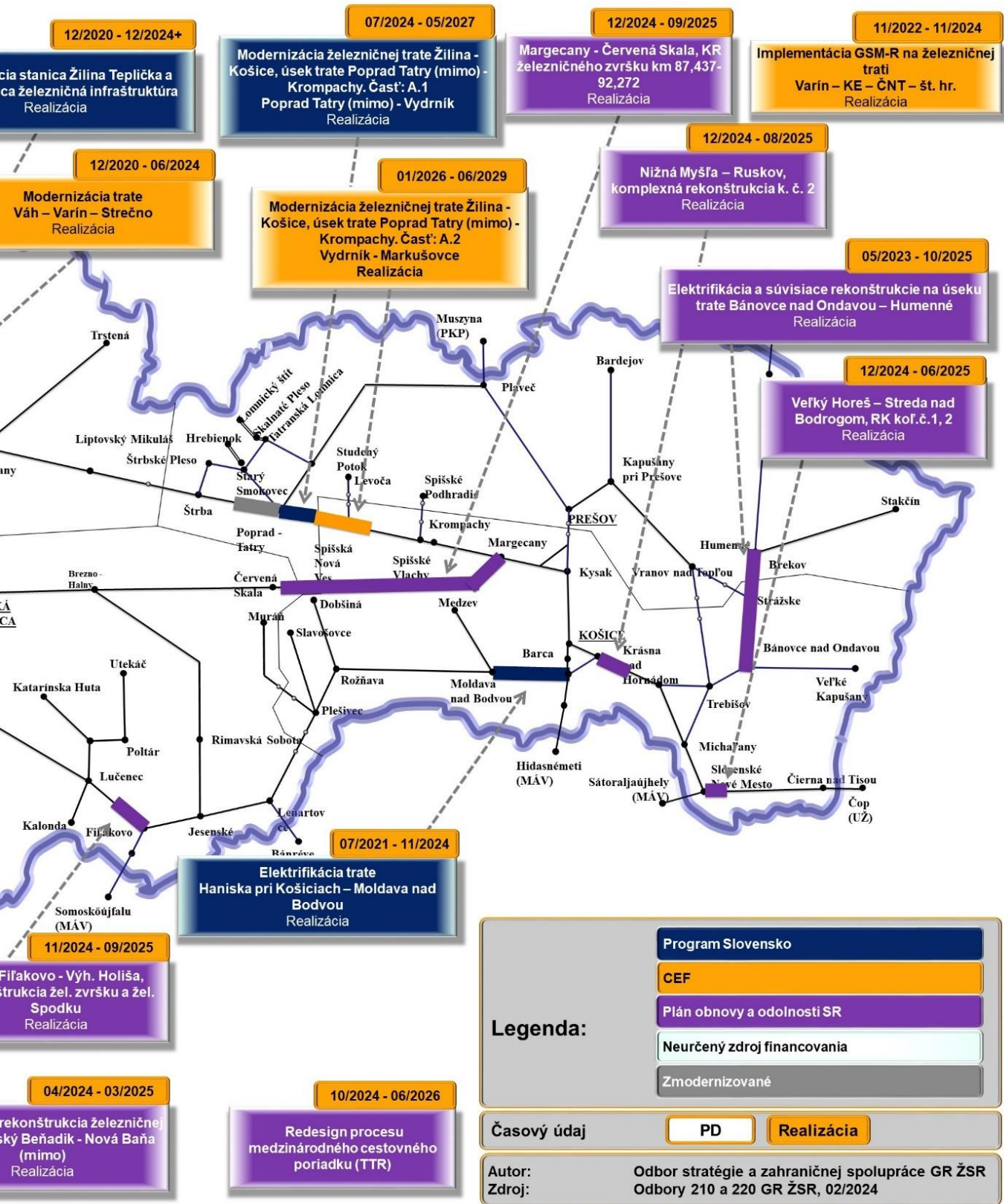
Stavebné práce v roku 2023 spočívali hlavne vo vybudovaní nových anténnych stožiarov, vybudovaním staníc BTS , základňovej stanice mobilných telekomunikačných sietí a natiahnutím závesného optického káblu popri celej trase koľají v dĺžke cca 430km.

ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, úsek Čadca – Svrčinovec (Sekcia A)

V rámci tejto stavby bola hlavná časť výstavby v roku 2023 sústredená na realizáciu základov najdlhšieho nového železničného ocelového mostu, ktorý je navrhnutý mimo súčasného smerového vedenia železničnej trate. V rámci vylúčenej traťovej koľaje č. 2 prebiehali práce na budovaní nových základov trakčných podpier, montáži stožiarov trakčného vedenia, konzol a lán a zároveň bolo zdemontované pôvodné trakčné vedenie vrátane základových pätiiek pri koľaji č. 2. V úseku preložky železničnej trate sa začali práce na zriaďovaní železničného spodku vrátane zariadení (múriky, priekopy).

Nasledovná mapa znázorňuje projekty spolufinancované Európskou úniou, na ktorých ŽSR aktuálne pracujú. Projekty sú farebne rozlíšené podľa jednotlivých prioritných osí:





Ekonomické a finančné ukazovatele

Hospodárenie spoločnosti

ŽSR dosiahli za rok 2023 kladný výsledok hospodárenia. Medziročný vývoj nákladov bol výrazne ovplyvnený nižšími nákladmi na nákup trakčnej elektriny z titulu nižšej nákupnej ceny, ale zároveň vyššími nákladmi na osobné náklady a spotrebované nákupy.

NÁKLADY A VÝNOSY (tis. EUR)	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Náklady	638 653	702 509
<i>v tom</i>		
Osobné náklady	341 232	313 591
Amortizácia dlhodobého majetku	70 457	73 302
Spotrebované nákupy	94 829	77 117
Výnosy	640 797	624 336
<i>v tom</i>		
Úhrada za prístup k železničnej infraštruktúre	81 697	81 420
Prevádzkový transfer na prevádzkovanie ŽI	413 775	375 915
Predaj trakčnej energie	88 815	95 328
<i>Výsledok hospodárenia pred zdanením</i>	<i>5 289</i>	<i>-99 076</i>
Výsledok hospodárenia ŽSR	2 144	-78 173
Ostatné súčasti komplexného výsledku	-9 796	4 475
Ostatný komplexný výsledok	-7 652	-73 698

Dlhodobé aktíva tvoria 93 % z celkového objemu aktív. Majetok železničnej infraštruktúry, ktorý ŽSR spravujú v zmysle zákona, bol v účtovnej hodnote 3 050 646 tis. EUR.

AKTÍVA (v tis. EUR)	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Dlhodobé aktíva	3 940 344	3 700 297
<i>v tom:</i>		
Dlhodobý hmotný majetok	3 892 814	3 649 449
Krátkodobé aktíva	276 546	265 913
<i>v tom:</i>		
Krátkodobé pohľadávky z obchodného styku	14 380	12 176
Zásoby	11 568	10 688
Peniaze a peňažné ekvivalenty	154 424	182 841
Spolu aktíva	4 216 890	3 966 210



Vlastné imanie tvorí z celkového objemu pasív 37 %. Dlhodobé záväzky sa zvýšili o 287 004 tis. EUR, čo bolo spôsobené najmä príjmom investičných dotácií k dlhodobému majetku, zvýšením rezervy na zamestnanecké požitky a environmentálnej rezervy.

PASÍVA (v tis. EUR)	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Vlastné imanie	1 565 352	1 567 319
<i>v tom</i>		
Základné imanie	800 170	800 170
Kapitálové fondy	514 943	519 054
Dlhodobé záväzky	2 437 662	2 150 658
<i>v tom</i>		
Úvery, štátne dotácie a dotácie EÚ	2 180 636	1 915 092
Krátkodobé záväzky	213 876	248 233
<i>v tom</i>		
Krátkodobá časť úveru	13 180	13 136
Krátkodobé záväzky z obchodného styku	70 506	77 644
Spolu pasíva	4 216 890	3 966 210

Finančné ukazovatele

	m. j.	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Výsledok hospodárenia	v tis. EUR	2 144	-78 173
Pomerové ukazovatele likvidity			
Bežná likvidita		1,04	0,80
Celková likvidita – priemerná		1,13	0,80
Ukazovatele nákladovosti			
Nákladovosť	%	99,67	112,52
Mzdová náročnosť	%	36,05	33,32
Ukazovatele zadlženosti			
Koeficient samofinancovania	%	76,29	75,68
Celková zadlženosť	%	23,71	24,32
Miera zadlženosti vlastného imania	%	31,08	32,13
Ukazovatele produktivity práce			
Z výnosov	EUR/zam.	48 706	46 802
Z výkonov	vlkm/zam.	4 099	3 889

Trvalo udržateľný rozvoj

Bezpečnosť železničnej dopravy

Zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov definuje, ktoré udalosti pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe sú považované za nehody. ŽSR vykonávajú štatistickú evidenciu nehôd a ich následkov, zisťovanie príčin ich vzniku, s cieľom prijať opatrenia na prevenciu opakovania nehôd a zvýšenie úrovne bezpečnosti železničného systému.

DRUH NEHODY	31. decembra 2023 Spolu/ŽSR *	31. decembra 2022 Spolu/ŽSR *	Rozdiel Spolu/ŽSR *
Zrážka vlaku	28/9	21/4	+7/+5
Vykoľajenie vlaku	5/2	8/3	-3/-1
Nehody na priecestiach	34/0	29/0	+5/0
Požiar v koľajových vozidlách	6/0	6/0	0/0
Zranenie osoby spôsobené pohybom koľajových vozidiel	120/0	115/2	+5/-2
Nehody pri posune	11/3	18/11,5	-7/-8,5
NÁSLEDKY NEHÔD			
Smrť užívateľov priecestí	11	2	+9
Smrť neoprávnených osôb	93	91	+2
Smrť zamestnancov	0	2	-2
Smrť cestujúcich	0	0	0
Smrť - iná osoba na nástupišti	3	0	+3
Smrť - iná osoba mimo nástupišťa	0	0	0

* Celkový počet a medziročný rozdiel počtu nehôd a ich následkov na tratiach ŽSR / nehody a ich následky zavinené zariadeniami alebo zamestnancami ŽSR

Bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci

Na základe povinností, vyplývajúcich z § 5, 6 a 9 zákona č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (zákon o BOZP), ŽSR zabezpečujú preventívnu kontrolnú činnosť, zameranú na dodržiavanie bezpečných pracovných postupov pri pracovnej činnosti, používanie predpísaných resp. pridelených osobných ochranných pracovných prostriedkov pri práci, dodržiavanie pracovnej disciplíny a ďalšie povinnosti vyplývajúce z vnútorných predpisov, vyhlášok a zákonov. ŽSR vykonávajú komplexné preverky pracovísk na zistenie stavu pracovného prostredia a pracovných podmienok z pohľadu BOZP a posúdenie jeho vplyvu na zdravie zamestnancov na všetkých pracoviskách a zariadeniach ŽSR. Zároveň v zmysle zákona o BOZP je povinnosťou ŽSR ako zamestnávateľa, aby zisťoval príčiny vzniku pracovných úrazov, chorôb z povolania a ohrozenia chorobami z povolania, sledoval početnosť a závažnosť pracovných úrazov a vykonával potrebné rozboru stavu a vývoja pracovnej úrazovosti, chorôb z povolania a ohrozenia chorobami z povolania s cieľom prijať opatrenia na predchádzanie alebo zabránenie opakovaniu sa podobných udalostí a na celkové zlepšenie stavu BOZP.

DRUH PRACOVNÉHO ÚRAZU	31. decembra 2023	31. decembra 2022	Rozdiel
Pracovné úrazy celkom	43	41	2
z toho závažné pracovné úrazy:	0	2	-2
Smrteľné	0	2	-2
ťažká ujma na zdraví	0	0	0
Počet vymeškaných kalendárnych dní	2 866	3 885	-1 019
Počet úrazov na 1 000 zamestnancov	3,268	3,074	0,194
Priemerný počet zamestnancov	13 156,51	13 339,81	-183,30

Ochrana životného prostredia

ŽSR systematicky kontrolujú dodržiavanie legislatívy v oblasti ochrany životného prostredia a jej aplikáciu v prostredí spoločnosti. Ochrana životného prostredia realizujú ŽSR prostredníctvom komplexného súboru opatrení, z ktorých možno zdôrazniť nasledovné:

- aplikáciu nových konštrukčných prvkov pri modernizáciách železničných tratí, ktoré okrem zvýšenia komfortnosti jazdy koľajových vozidiel a cestujúcich zabezpečia aj minimalizáciu negatívnych vplyvov železničnej prevádzky na okolité prostredie (tlmenie hluku, vibrácií, a i.),
- vypracovávanie strategických hlukových máp v pravidelných intervaloch a následne akčných plánov ochrany pred hlukom za účelom odstránenia, resp. minimalizovania negatívnych vplyvov hluku zo železničnej prevádzky na životné prostredie,
- pokračujúci celopodnikový zvozový systém vybraných druhov odpadov v súlade s platnou legislatívou o odpadovom hospodárstve,
- pokračovanie v riešení geologickej úlohy „Prevádzkovanie environmentálnych stavieb a zariadení v Čiernej nad Tisou“ a monitorovanie existujúcich vodných stavieb v správe ŽSR,
- výmena v zariadeniach s obsahom skleníkového F – plynu s vysokým GWP za F plyn s nízkym GWP, čo prispieva k zníženiu vypúšťaných emisií do ovzdušia, ktoré nahlasujeme na príslušné orgány štátnej správy podľa platnej legislatívy,
- v zmysle zákonných povinností ŽSR vypočítali (v programe Národného emisného informačného systému) pre sledované obdobie poplatky za znečisťovanie ovzdušia strednými zdrojmi a predložili ich na príslušné orgány ochrany ovzdušia, ktoré ich následne odsúhlasili formou rozhodnutí. Okresnými úradmi určené emisné limity pre stredné zdroje znečisťovania ovzdušia boli za rok 2023 zo strany ŽSR dodržané.

Ľudské zdroje

Vývoj zamestnanosti v roku 2023 bol ovplyvnený najmä odchodmi zamestnancov do predčasného starobného a starobného dôchodku. Evidenčný počet zamestnancov v porovnaní s predchádzajúcim obdobím má klesajúci charakter, priemerný prepočítaný evidenčný počet zamestnancov v roku 2023 je tiež nižší.

VÝVOJ ZAMESTNANOSTI	31. decembra 2023	31. decembra 2022	Rozdiel (2023 - 2022)	Rozdiel v %
Evidenčný počet zamestnancov k 31.12.	12 707	13 303	-596	-4,48
Priemerný prepočítaný počet zamestnancov	13 156,51	13 339,81	-183	-1,37

Z celkového počtu zamestnancov ŽSR je 75,4 % mužov a 24,6 % žien. V roku 2023 skončilo pracovný pomer 1 575 zamestnancov a 952 zamestnancov bolo prijatých do pracovného pomeru. Zamestnanci odchádzali prevažne dohodou a v poslednom štvrtroku najmä do dôchodku. Miera fluktuácie za rok 2023 je 2,6 %.

VEKOVÁ ŠTRUKTÚRA	31. decembra 2023	% podiel	31. decembra 2022	% podiel
do 20 rokov	37	0,29	41	0,31
20 - 29 rokov	1 050	8,26	1 090	8,19
30 - 39 rokov	1 995	15,70	1 937	14,56
40 - 49 rokov	3 380	26,60	3 470	26,08
50 - 59 rokov	5 041	39,67	5 182	38,95
nad 60 rokov	1 204	9,48	1 583	11,90
Celkom	12 707	100,00	13 303	100,00

Priemerný vek zamestnancov ŽSR bol 47,65 rokov. Zníženie počtu zamestnancov vo veku nad 60 rokov je následkom odchodov zamestnancov do predčasného starobného dôchodku.

VZDELANOSTNÁ ŠTRUKTÚRA	31. decembra 2023	% podiel	31. decembra 2022	% podiel
Základné vzdelanie	230	1,81	252	1,89
Stredné vzdelanie	2 847	22,40	3 119	23,45
Úplné stredné vzdelanie	7 146	56,24	7 412	55,72
Vysokoškolské vzdelanie	2 484	19,55	2 520	18,94
Celkom	12 707	100,00	13 303	100,00

Vo vzdelanostnej štruktúre zamestnancov ŽSR došlo k miernemu zníženiu počtu zamestnancov so základným a stredným vzdelaním (-1%) a prírastku zamestnancov s úplným stredným a vysokoškolským vzdelaním (+1%). V rámci „Adaptačného programu absolventov vybraných škôl“ bolo prijatých 28 absolventov. Nízky počet prijatých absolventov súvisí aj s ich priamym zaradovaním na voľné typové pozície.

ŽSR k 31. decembru 2023 zamestnávali 472 zamestnancov so zdravotným postihnutím nad 40% do 70% a 77 zamestnancov so zdravotným postihnutím nad 70%. ŽSR v roku 2023 splnili povinnosť zamestnávateľa pri zamestnávaní občanov so zdravotným postihnutím v zmysle zákona č. 5/2004 Z. z. v z. n. p. o službách zamestnanosti.

Nábor zamestnancov

ŽSR realizujú elektronickú inzerciu pracovných ponúk prostredníctvom portálov Profesia, Internetový sprievodca trhom práce, Kariéra ŽSR, facebook a na portáli Ministerstva práce sociálnych vecí a rodiny „sluzbyzamestnanosti.sk“. Inzercia na portáli Internetový sprievodca trhom práce bola nahradená atraktívnejším portálom WORKi. V denníku Pravda a Nový Čas boli zverejnené inzercie pracovných možností a články o zamestnanosti na ŽSR v tlačovej aj online forme.

Pre študentov stredných škôl v rámci SR bol distribuovaný časopis Kam po strednej, v rámci ktorého bola inzercia s informáciami o možnostiach zamestnania sa v ŽSR.

V apríli 2023 sa ŽSR zúčastnili na 9. ročníku podujatia Interview Day organizovaného Národným kariérom centrom, ktoré sa konalo v Trnave. Akcia slúži na získanie dostatočného množstva informácií o zamestnávateľoch, ktoré študenti potrebujú na správne rozhodnutie o svojom budúcom povolání. Zároveň sa pre nich otvára možnosť priamo na podujatí dohodnúť so zamestnávateľom prijatie konkrétnej pracovnej ponuky po ukončení štúdia.

Každý mesiac sa realizujú náborové dni na ŽST Bratislava hlavná stanica. Pre túto akciu boli vytvorené nové plagáty, bannery, reklamné pútače, ktoré sú umiestnené na železničných staniách v rámci Bratislavy.

V rámci Absolventského programu ŽSR spolupracujú so strednými odbornými školami s dopravným, elektrotechnickým a technickým zameraním. Z vysokých škôl bola oslovená Stavebná fakulta – Technická univerzita Košice, Žilinská univerzita a Slovenská technická univerzita v Bratislave. Prezentácia absolventského programu sa konala na Strednej odbornej škole elektrotechnickej v Banskej Bystrici, Strednej odbornej škole technickej J. Švermu vo Zvolene, Strednej priemyselnej škole J. Murgaša v Banskej Bystrici, Strednej priemyselnej škole dopravnej vo Zvolene. Na viaceré stredné odborné školy v rámci SR boli odoslané informácie o možnostiach zamestnania sa na ŽSR.

Počas roka 2023 sa uskutočnili viaceré podujatia na partnerských školách po celej SR - Dni otvorených dverí. Počas tradičného podujatia Rendez konaného v dňoch 09. – 10. septembra 2023 sme využili príležitosť prezentácie pracovných pozícií pre účastníkov výstaviska. V októbri 2023 sme mali možnosť zviditeľniť našu firmu na druhom ročníku Kariéra EXPO Bratislava. Na podujatí bolo zaregistrovaných 6 300 účastníkov. Na jeseň 2023 sa realizovalo niekoľko podujatí s názvom Burza Práce a Burza informácií v mestách Nitra, Senica, Nové Zámky a Žilina a tiež v Trnave sa uskutočnilo podujatie „Kam po skončení základnej školy – Študuj dopravu“. Akcia bola realizovaná pod záštitou ministra dopravy SR.

Počas roka 2023 prejavilo záujem o prácu na ŽSR celkovo 4 129 uchádzačov, z toho 832 vhodných kandidátov bolo evidovaných v informačnom systéme RECRU pre možnosť prijatia na voľnú pracovnú pozíciu.

Okrem uvedených podujatí, stretnutí a inej náborovej činnosti sa pre náborovú činnosť aktívne využíva nová Smernica k poskytovaniu príspevkov na udržanie zamestnanosti, ktorá je účinná od 01. novembra 2022. Zmena č. 1 tejto Smernice bola vydaná s účinnosťou od 01. septembra 2023, ktorou došlo k zvýšeniu stabilizačného príspevku z 10 % na 15 % z tarifnej mzdy. Zároveň bola medzi nedostatkové typové pozície zaradená pozícia traťový robotník. Z dôvodu poklesu počtu zamestnancov bol rozšírený zoznam pracovísk, na ktorých klesla obsadenosť pod 87 %.

Duálne vzdelávanie a štipendijný program

V roku 2023 ŽSR prijali 75 žiadostí o vstup do duálneho a štipendijného programu. V systéme duálneho vzdelávania zo 68 uchádzačov uzatvorilo učebnú zmluvu 24 žiakov. O štipendijný program ŽSR prejavili záujem traja žiaci stredných škôl a štyria študenti Žilinskej univerzity, s ktorými bolo podpísaných sedem štipendijných zmlúv.

V školskom roku 2022/2023 ukončilo štúdium vo vzdelávacích programoch ŽSR 33 žiakov. Pracovný pomer bol uzatvorený s 20 žiakmi.

ŽSR získali za školský rok 2022/2023 sumu 52 800 EUR zo Štátneho inštitútu odborného vzdelávania ako čiastočnú kompenzáciu nákladov spojených s touto agendou.

V štipendijnom programe pre stredné školy ukončilo štúdium sedem žiakov. So štyrmi žiakmi bol uzatvorený pracovný pomer.

V priebehu jari a jesene prebiehal nábor žiakov základných škôl a žiakov prvých ročníkov partnerských stredných odborných škôl do systému duálneho vzdelávania počas Dní otvorených dverí, rodičovských združení, prijímacích pohovorov na stredné školy a prezentácií pre žiakov partnerských škôl.

Začiatkom roka sa konal Deň otvorených dverí Žilinskej univerzity na Stavebnej fakulte a Fakulte prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, kde mali študenti Žilinskej univerzity možnosť oboznámiť sa so štipendijným programom. Pre budúcich absolventov stredných škôl a aktuálnych študentov zrealizovala univerzita podujatie Objav prevádzku a ekonomiku dopravy a spojov a Študuj dopravu – zelená doprava, na ktorých sa ŽSR rovnako zúčastnili.

Medzi tradičné podujatia pod záštitou Ministerstva dopravy SR, s cieľom propagácie štúdia v sfére železničnej dopravy, boli akcie Študuj dopravu – Rušňoparáda v Košiciach, Študuj dopravu vo Vrútkach a tiež v Trnave. Začiatok a záver leta patrili náboru žiakov do vzdelávacích programov na celoštátnej výstave stredných škôl Mladý tvorca v Nitre a na celoslovenskom zraze historických železničných vozidiel Rendez v Bratislave.

Okrem uvedených podujatí bola propagovaná možnosť spolupráce so ŽSR aj na Burze informácií v Martine, Nových Zámkoch, Správnej voľbe povolania v Košiciach.

V septembri sa v učebniciach Geografie žiakov 9. ročníkov základných škôl objavila ponuka možnosti vstupu do duálneho vzdelávania alebo štipendijného programu so ŽSR. Koncom roka boli pre propagáciu vzdelávacích programov zabezpečené prezentačné steny, nové letáky a časť potrebných reklamných predmetov.

Odmeňovanie a zamestnanecké benefity

Kolektívna zmluva ŽSR bola zmluvnými stranami dohodnutá na obdobie rokov 2021 - 2023. V rámci kolektívneho vyjednávania bol dňa 24. apríla 2023 podpísaný Dodatok č. 8 ku Kolektívnej zmluve ŽSR 2021 – 2023, v ktorom sa zamestnávateľ zaviazal zvýšiť tarifnú mzdu o sumu 100 EUR mesačne s účinnosťou od 01. júla 2023. Dodatok č. 9 ku kolektívnej zmluve bol podpísaný dňa 23. novembra 2023. Zmluvné strany sa týmto dohodli na predĺžení platnosti kolektívnej zmluvy do 31. marca 2025 a možnosti kolektívne vyjednávať o mzdovom náraste pre ďalšie roky. Bola prijatá dohoda, že kolektívne vyjednávanie k mzdovému nárastu pre rok 2025 môže začať najskôr dva mesiace pred koncom roku 2024.

Vyplatené mzdové náklady za rok 2023 dosiahli 231 003 tis. EUR, čo je v porovnaní s rokom 2022 nárast o 22 987 tis. EUR. Uvedený nárast súvisí najmä s vývojom inflácie, ktorá dosiahla za rok 2023 priemernú hodnotu 10,5 %. Priemerná mzda za rok 2023 dosiahla sumu 1 463,17 EUR, čo je o 163,70 EUR viac ako v roku 2022.

Zamestnancom boli poskytované peňažné aj nepeňažné benefity, ktoré slúžia k posilneniu stabilizácie a motivácie zamestnancov. ŽSR poskytujú širokú škálu benefitov:

- zníženie týždenného fondu pracovného času na 36 hodín bez zníženia mzdy pre vybrané prevádzkové typové pozície podľa Kolektívnej zmluvy ŽSR,
- uplatnenie pružného pracovného času v súlade so Zákonníkom práce,
- pracovné voľno s náhradou mzdy za účelom vyšetrenia, ošetrovania zamestnanca v zdravotníckom zariadení, sprevádzania rodinného príslušníka do zdravotníckeho zariadenia a zlepšenia starostlivosti o rodinu nad rámec Zákonníka práce podľa Kolektívnej zmluvy ŽSR,
- poskytovanie náhrady príjmu pri dočasnej pracovnej neschopnosti za prvých 10 dní vo výške 60% denného vymeriavacieho základu zamestnanca,
- príspevok na doplnkové dôchodkové sporenie,
- príspevok na životné poistenie DYNAMIK Ž,
- cestovné výhody vnútroštátne a zahraničné pre zamestnancov aj pre ich rodinných príslušníkov,
- rekondičné pobyty pre vybrané prevádzkové typové pozície podľa Kolektívnej zmluvy ŽSR,
- odmeny pri životných jubileách a zvýšené odchodné pre vybrané prevádzkové typové pozície v závislosti od odpracovaných rokov,
- príspevok na ubytovanie a bývanie pre vybrané typové pozície,
- stabilizačný príspevok a náborový príspevok pre nedostatkové typové pozície,
- príspevok na profesijný rast zamestnancom, ktorí prejavia záujem o pozíciu výpravca,
- príspevok za získanie zamestnanca,
- príspevok na rekreáciu zamestnancov v súlade so Zákonníkom práce.

V oblasti starostlivosti o zamestnancov sa využívajú prostriedky sociálneho fondu, z ktorého sa po dohode s odborovými organizáciami prispieva najmä na regeneráciu zamestnancov, príspevok na stravovanie, sociálnu výpomoc, pracovné výročia, za darcovstvo krvi a rekreácie v zariadeniach ŽSR a odborových organizácií.

Ocenenie zamestnancov

V roku 2023 si rôzne ocenenia Ministra dopravy SR prevzalo 31 zamestnancov ŽSR:

Pocta ministra dopravy SR	16 ocenených
Titul ministra dopravy SR - Zaslúžilý zamestnanec dopravy	13 ocenených
Uznanie ministra za zaslúžilý čin	2 ocenení

Pri výbere sa prihliadalo na profesijnú a odvetvovú vyváženosť za predpokladu zastúpenia najmä prevádzkových zamestnancov.

Dodržiavanie ľudských práv

Železnice Slovenskej republiky dodržiavajú ľudské práva, zásady rovnakého zaobchádzania ako aj zákaz nelegálneho zamestnávania. Zásada rovnakého zaobchádzania je aplikovaná vo všetkých interných riadiacich aktoch.

EÚ Taxonómia

Európska únia stanovila záväzný cieľ dosiahnutia klimatickej neutrality do roku 2050. To si vyžaduje zníženie súčasnej úrovne emisií skleníkových plynov. Pri realizácii cieľov EÚ zohrávajú kľúčovú úlohu udržateľné financie. Železnice Slovenskej republiky ako manažér železničnej infraštruktúry má rozhodujúce postavenie v oblasti dopravnej infraštruktúry v Slovenskej republike. Železničná infraštruktúra prispieva k dekarbonizácii znižovaním a obmedzovaním uhlíkovej stopy najmä posudzovaním vplyvov na životné prostredie pri realizácii projektov modernizácie železničnej infraštruktúry, zavádzaním nových konštrukčných prvkov zabezpečujúcich minimalizáciu negatívnych vplyvov na životné prostredie, opätovné využitie niektorých vyzískaných surovín a materiálov a dodržiavaním legislatívy v oblasti ochrany životného prostredia.

Jednou z kľúčových oblastí pre zabezpečenie financovania udržateľného hospodárskeho rastu EÚ a dosiahnutie klimatickej neutrality do roku 2050 je presmerovanie finančných tokov verejného a súkromného sektora do udržateľného hospodárstva. Za týmto účelom bola európskymi inštitúciami vytvorená klasifikácia environmentálne udržateľných hospodárskych činností – tzv. „EÚ taxonómia“, ktorej právny rámec stanovuje Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/852 z 18. júna 2020 o vytvorení rámca na uľahčenie udržateľných investícií (ďalej len „Nariadenie o taxonómii“) a príslušné delegované nariadenia Komisie (EÚ) 2021/2139“ (ďalej len „Delegované nariadenie“).

Environmentálne udržateľná hospodárska činnosť musí spĺňať nasledujúce kritériá:

- významne prispieva k plneniu aspoň jedného zo šiestich environmentálnych cieľov stanovených v Taxonómii udržateľných investícií /v súlade s čl. 10 až 16 Nariadenia o taxonómii: zmiernenie zmeny klímy, adaptácia na zmenu klímy, udržateľné využívanie a ochrana vodných a morských zdrojov, prechod na obehové hospodárstvo, prevencia a kontrola znečistenia, ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov/;
- výrazne nenaruša/neohrozuje plnenie žiadneho z vyššie uvedených šiestich environmentálnych cieľov;
- vykonáva sa v súlade s minimálnymi zárukami stanovenými v článku 18 Nariadenia o taxonómii / dodržiavanie usmernení OECD a hlavných zásad OSN v oblasti podnikania a ľudských práv/a
- spĺňa technické kritériá preskúmania, ktoré sú definované v príslušnom Delegovanom nariadení.

Delegované nariadenie definuje technické kritériá, na základe ktorých možno určité hospodárske činnosti považovať po splnení všetkých relevantných podmienok za environmentálne udržateľné a teda v súlade s požiadavkami taxonómie.

Informácie o tom, ako a v akom rozsahu činnosti podniku súvisia s hospodárskymi činnosťami, ktoré sa označujú za environmentálne udržateľné, je povinný zahrnúť do svojho nefinančného výkazu každý podnik, na ktorý sa vzťahuje povinnosť zverejňovať nefinančné informácie podľa článku 19a smernice 2013/34/EÚ – o ročných účtovných závierkach. Táto povinnosť vyplýva z článku 8 ods. 1 Nariadenia o taxonómii.

Obsah a prezentáciu informácií, ktoré sa majú zverejniť vrátane metodiky ďalej upresňuje Delegované nariadenie. V súlade s článkom 10 ods. 2 tohto Delegovaného nariadenia uverejňujú Železnice Slovenskej republiky za finančný rok 2023 podiel obratu, kapitálových výdavkov a prevádzkových výdavkov spojených s oprávnenými a neoprávnenými hospodárskymi činnosťami.

Oprávnená hospodárska činnosť v rámci taxonómie je taká činnosť, ktorá je popísaná v delegovaných aktoch bez ohľadu na to, či uvedená hospodárska činnosť spĺňa niektoré alebo všetky technické kritériá preskúmania stanovené v uvedených delegovaných aktoch.

Hospodársku činnosť „Infraštruktúra pre železničnú dopravu“, ktorá korešponduje s popisom v bode 6.14. prílohy I Delegovaného nariadenia, považujú Železnice Slovenskej republiky za svoju oprávnenú hospodársku činnosť z pohľadu taxonómie v časti:

- elektrifikovanej traťovej infraštruktúry – z celkovo spravovaných km tratí je 1 585 km elektrifikovaných, čo tvorí 43 %. S touto činnosťou súvisí aj nákup a predaj trakčnej elektrickej energie.
- Terminály intermodálnej prepravy (TIP) a intermodálnej osobnej prepravy (TIOP)



Podiel oprávnených a neoprávnených hospodárskych činností v súlade s požiadavkami EÚ taxonómie na celkovom obrate Železníc Slovenskej republiky a jej kapitálových a prevádzkových výdavkoch je uvedený v nasledujúcej tabuľke:

ROK 2023	Obrat	Kapitálové výdavky	Prevádzkové výdavky¹
Oprávnené činnosti v rámci taxonómie	489 738	324 355	497 375
Neoprávnené činnosti v rámci taxonómie	128 646	41 632	134 949
Celkom (v tis. EUR)	618 384 ²	365 987 ³	632 324

ROK 2022	Obrat	Kapitálové výdavky	Prevádzkové výdavky¹
Oprávnené činnosti v rámci taxonómie	458 083	216 541	560 043
Neoprávnené činnosti v rámci taxonómie	124 530	18 845	142 466
Celkom (v tis. EUR)	582 613 ²	235 386 ³	702 509

- 1) Prevádzkové výdavky obsahujú najmä spotrebované materiály a služby, odpisy hmotného a nehmotného majetku, personálne náklady a opravné položky k hmotnému majetku. Údaj sa nachádza vo Výkaze komplexného výsledku za rok 2023/2022
- 2) Údaj sa nachádza v Poznámke 21 „Čistý obrat“ Individuálnej účtovnej závierky za rok 2023/2022
- 3) Údaj sa nachádza v časti „Modernizácia a rozvoj infraštruktúry“ Výročnej správy za rok 2023/2022

Riziká a neistoty

Riadenie rizík na ŽSR

Riadenie rizík je sústavná systematická a metodická činnosť organizovaná a koordinovaná odborom stratégie a zahraničnej spolupráce. Odbor stratégie je organizačne začlenený v úseku námestníka pre rozvoj a informatiku.

S cieľom efektívneho napĺňania definovaných strategických cieľov ŽSR, je v Spoločnosti zavedený systém riadenia strategických rizík, ktorý plní úlohu podporného systému pre úspešnú implementáciu stratégie. Jeho úlohou je efektívne riadiť identifikované strategické riziká, ktoré by mohli negatívnym spôsobom ohroziť realizáciu strategických cieľov ŽSR.

Prevádzkové riziká

Cieľom riadenia prevádzkových rizík je identifikácia rizík a hľadanie nástrojov na ich znižovanie za účelom zabezpečenia bezpečnej a bezporuchovej prevádzky železničnej infraštruktúry. Medzi tieto riziká patrí napr. porušenie predpisových ustanovení prevádzkovými zamestnancami, nehody a mimoriadnosti, nedodržané technologické postupy práce staníc, traťových úsekov, nedodržané technologické postupy údržby, opráv a rekonštrukcií zariadení železničnej infraštruktúry, nevykonanie predpísanej výmeny komponentov. Ide o riziká stredného až vysokého významu, na ktoré sú však prijímané opatrenia na ich elimináciu od jednorazových až po procesné. V oblasti železničnej infraštruktúry sú z dôvodu zastaraného stavu podstatnej časti železničnej infraštruktúry a dlhodobého nedostatku pridelovania finančných prostriedkov na opravu a údržbu prijímané dopravné opatrenia znižovania kapacity železničnej infraštruktúry (napr. znižovanie traťovej rýchlosti), ktoré sú kritizované zákazníkmi – dopravcami a cestujúcou verejnosťou. Medzi prevádzkové riziká radíme aj zlyhanie napájania elektrických, zabezpečovacích a oznamovacích zariadení. Taktiež sem spadá aj nevykonanie údržbových a opravárenských zásahov okamžitého charakteru z dôvodu neschopnej alebo absentujúcej koľajovej mechanizácie.

V poslednom období do popredia vystupuje riziko týkajúce sa odchodu zamestnancov do starobného dôchodku na dôležitých typových pozíciách v oblasti riadenia dopravy, prevádzky a údržby železničnej infraštruktúry. Tento stav ovplyvňuje redukovanie počtu zamestnancov v nočných zmenách, rušenie turnusovej služby na pracoviskách a predlžuje reakčné časy. V neposlednom rade treba spomenúť riziká spôsobené vplyvom tretích strán a riziká klimatických vplyvov, ako sú poškodenia prvkov železničnej infraštruktúry krádežami, vandalizmom, nepriaznivým počasím, pôsobením zvierat a pod.

Finančné riziko

Vo finančnej oblasti sú ŽSR vystavené riziku likvidity a kreditnému riziku.

Spoločnosť je závislá od nepretržitej pomoci štátu vo forme pridelených dotácií zo štátneho rozpočtu. Štát sa spolupodieľa na financovaní bežných i kapitálových výdavkov ŽSR prostredníctvom rozpočtovej kapitoly MD SR. Likvidita v tejto oblasti je riadená s ohľadom na schválený rozpočet ŽSR pre príslušné rozpočtové obdobie s dôrazom na dodržiavanie podmienok čerpania dotácií a minimalizácie prípadných sankcií.

Na modernizáciu dopravných koridorov celoeurópskeho významu má Spoločnosť možnosť čerpať zdroje z viacerých finančných nástrojov Európskej únie. Vzhľadom na administratívnu náročnosť procesov kontrahovania finančných zdrojov, môže dôjsť k naplneniu rizika časového nesúladu medzi reálnou potrebou a ich poskytnutím zo strany Európskej únie. Takáto situácia môže Spoločnosť dostať pod tlak na vlastné zdroje financovania, prípadne ohroziť likviditu a finančnú stabilitu Spoločnosti.

V ostatných oblastiach financovaných predovšetkým z tržieb, je kľúčovým nástrojom riadenia likvidity priebežné sledovanie aktuálneho vývoja peňažných tokov. Pri výskyte rizikových udalostí a externalít ich Spoločnosť reviduje a modeluje s cieľom riadenia likvidity operatívnymi prostriedkami.

Kreditné riziko vyplýva z neschopnosti dlžníkov hradiť svoje záväzky voči ŽSR. Riziko je regulované sledovaním a vyhodnocovaním stavu pohľadávok a okamžitým riešením pohľadávok po lehote splatnosti s využitím všetkých zákonných možností. Postupy sledovania, vyhodnocovania a vymáhania pohľadávok sú upravené internou smernicou, pričom jej dodržiavanie je pravidelne kontrolované.

Manažment však vyvíja úsilie, aby eliminoval všetky vyššie uvedené riziká, situáciu v oblasti riadenia rizík neustále monitoruje a svojimi predikciami, ako aj ex post analýzami, sa snaží zabezpečiť kredibilitu, dôveryhodnosť a dlhodobú finančnú stabilitu Spoločnosti.

Riziká v oblasti ľudských zdrojov

Získavanie zamestnancov do prevádzkových typových pozícií je napriek cielenému náboru naďalej zložité predovšetkým v Bratislavskom a Trnavskom kraji. Nedostatok zamestnancov s elektrotechnickou kvalifikáciou je na ŽSR už celoslovenským problémom.

V roku 2023 bolo zaevidovaných 4 129 uchádzačov o zamestnanie, z toho bolo do pracovného pomeru v prevádzkových pozíciách prijatých 869 uchádzačov. Požadované predpoklady pre splnenie psychickej a zdravotnej spôsobilosti súvisia s náročným vyhľadávaním vhodných kandidátov do uvedených pozícií. Vo veľkej miere uchádzači odstúpili od prijatia z dôvodu vysokej náročnosti a zodpovednosti práce v nepretržitej prevádzke v porovnaní s poskytovanou mzdou. Vývoj zamestnanosti podstatne ovplyvnili v roku 2023 podmienky novej legislatívnej úpravy, ktorá umožňovala odchod do predčasného starobného dôchodku už aj po odpracovaní 40 rokov. Z uvedeného dôvodu skončilo pracovný pomer 772 zamestnancov, čo predstavuje 49,02 % z celkového počtu skončení pracovného pomeru.

Smernica k poskytovaniu príspevkov na udržanie zamestnanosti bola prijatá v roku 2022. Dôvodom zavedenia tejto smernice je udržanie zamestnanosti v prevádzkových pozíciách, a tým zníženie rizika ohrozenia plynulosti železničnej prevádzky. V roku 2023 bola prijatá zmena č. 1 tejto Smernice s účinnosťou od 01. septembra 2023, ktorou došlo k zvýšeniu stabilizačného príspevku z 10 % na 15 % z tarifnej mzdy a medzi nedostatkové typové pozície bola zaradená pozícia traťový robotník.

Riziká v oblasti informačných technológií a kybernetickej bezpečnosti

Aktuálne riziká v oblasti informačných technológií a kybernetickej bezpečnosti sú identifikované v rámci vypracovanej a schválenej iniciálnej Analýzy rizík a Plánu zvládania rizík ŽSR. V Spoločnosti, ktorá je prevádzkovateľom Základných služieb v zmysle Zákona č. 69/2018 Z. z. o kybernetickej bezpečnosti bol vykonaný audit kybernetickej bezpečnosti realizovaný nezávislou treťou stranou v roku 2022. V zmysle požiadaviek zákona bude realizovaný opakovaný audit kybernetickej bezpečnosti v roku 2024.

K významným rizikám v oblasti informačných technológií patrí napríklad zneužitie, poškodenie, strata dát a možné narušenie funkčnosti dôležitých informačných systémov.

K významným rizikám v oblasti kybernetickej bezpečnosti patrí najmä obmedzenie poskytovania základných služieb ŽSR v zmysle narušenia kontinuity dôvernosti, integrity a dostupnosti kľúčových komponentov pre informačné a priemyselné technológie.

Tieto riziká sú eliminované rôznymi opatreniami ako sú napríklad monitoring, aktualizácie antivírusovej ochrany, aktualizácie operačných systémov, riadená správa aplikácií, serverov a sietí, aplikovanie bezpečnostných záplat, vykonávanie externých penetračných testov v pravidelných intervaloch a v zmysle aplikácie bezpečnostných opatrení vyplývajúcich z Vyhlášky č. 362/2018 Z. z..

Riziká v oblasti informačných technológií a kybernetickej bezpečnosti sa znižujú minimálne prostredníctvom:

- monitorovania stavu informačných a komunikačných technológií, ich operátormi a správcami,
- priebežnou kontrolou dodržiavania prijatých bezpečnostných opatrení riadiacimi zamestnancami,
- kontrolou dodržiavania prijatých bezpečnostných opatrení výkonom kontrolných činností a auditov,
- preskúvaním prijatých bezpečnostných opatrení a vyhodnocovaním ich efektívnosti,
- bezpečnostnými auditmi realizovanými nezávislými tretími stranami,
- hodnotením bezpečnostných rizík,
- hodnotením príčiny vzniknutých bezpečnostných incidentov.

Z pohľadu kybernetickej bezpečnosti sú kritickými prvkami siete aj informačné systémy, ktoré v zmysle kybernetického zákona priamo alebo nepriamo podporujú prevádzku identifikovaných základných služieb ŽSR:

- oznamovacej a zabezpečovacej techniky,
- distribúcie elektriny,
- prevádzky kritickej infraštruktúry vo vzťahu k informačným systémom (sietiam podporujúcich prevádzku základnej služby ŽSR),
- sietí a informačných systémov (oblasť dátových sietí a výmenného uzla Internetu).

V súlade s organizačným poriadkom ŽSR je kybernetická a informačná bezpečnosť vrcholovo riadená VOJ ŽSR Železničné telekomunikácie, ktorá zabezpečuje metodické riadenie a kontrolu oblasti kybernetickej a informatickej bezpečnosti, stratégie a rozvoja informačných systémov, informačných technológií a elektronických komunikačných systémov na ŽSR; komplexnú ochranu údajov a systémovú ochranu komunikačných, informačných systémov a technológií v zmysle platných zákonov a noriem.

Protikorupčné opatrenia a Etický kódex

Protikorupčný program ŽSR bol prijatý v súlade s uznesením vlády Slovenskej republiky č. 585/2018 z 12. decembra 2018, ktorým bola schválená Protikorupčná politika SR na roky 2019 – 2023 (ďalej len „Protikorupčná politika SR“) predovšetkým so zámerom:

- zlepšenia protikorupčnej prevencie,
- zlepšenia boja proti korupcii,
- zvýšenia účinnosti protikorupčných opatrení.

Protikorupčný program ŽSR je súčasťou Protikorupčnej politiky SR. Protikorupčný program ŽSR je zároveň včlenený do Rezortného protikorupčného programu Ministerstva dopravy SR tak, aby pridanou hodnotou bolo zvýšenie merateľnej účinnosti prijatých protikorupčných opatrení.

Protikorupčný program ŽSR bol koncipovaný ako otvorený a flexibilný a tak, aby dopomohol naplniť účel protikorupčnej politiky SR, ktorým je zlepšiť protikorupčnú prevenciu a boj proti korupcii a zohľadňovať pritom súčasnú dynamiku korupčných javov, podmienok a príležitostí, vznik nových korupčných situácií, identifikované korupčné riziká a príčiny korupcie. V Protikorupčnom programe ŽSR sú zohľadnené špecifiká, resp. kontext pôsobnosti, prostredie, vzťahy, okolnosti a súvislosti vykonávaných činností, postupov a povinností ŽSR, najmä však identifikované korupčné riziká.

Na základe analýzy súčasného stavu boli v Protikorupčnom programe ŽSR určené nasledovné priority protikorupčnej politiky ŽSR:

- predchádzanie vzniku príčin možného korupčného správania,
- efektívny spôsob nahlasovania prejavov a rizík možného korupčného správania a prešetrovania prijatých podnetov,
- priebežné vyhodnocovanie funkčnosti a efektívnosti už zavedených opatrení alebo vhodnosti zavedenia zamýšľaných nových opatrení v záujme boja proti korupčnému správaniu a predchádzaniu jeho vzniku do budúcnosti.

Cieľom pri presadzovaní protikorupčnej politiky ŽSR je v čo najširšej možnej miere:

- vytvoriť prostredie, v ktorom sa zdôrazňuje ochrana verejného záujmu a odmieta korupčné konanie,
- identifikovať a odstraňovať korupčné riziká vrátane odhaľovania korupčných schém a zlepšiť povedomie o korupčných rizikách,
- zvyšovať povedomie o korupcii, aktivizovať protikorupčné správanie a konanie zamestnancov,
- dodržiavať princípy transparentnosti, hospodárnosti, efektívnosti, nediskriminácie, rovnakého zaobchádzania, proporcionality a to osobitne,
- budovať a posilňovať dôveru verejnosti (vrátane vlastných zamestnancov, obchodných partnerov, tretích osôb – záujemcov, uchádzačov v procese verejného obstarávania a osobitne každého oznamovateľa korupčného správania) v to, že ŽSR vnímajú boj proti korupcii nielen ako iba formálne prihlásenie sa k riešeniu celospoločenskému problému,
- zabrániť vzniku korupčných rizík, zmenšiť ich a odstrániť ich pri nakladaní s dotáciami, pri využívaní prostriedkov z fondov Európskej únie a v oblasti verejného obstarávania,
- zmenšiť možnosť jednotlivých zamestnancov rozhodovať na základe vlastnej úvahy a eliminovať zistené možnosti rozhodovať na základe svojvôle,
- prostredníctvom spravodlivého ohodnocovania úmerného zodpovednosti zamestnancov znižovať korupčné riziká.

Na dosiahnutie vyššie uvedených cieľov a priorít boli určené v Protikorupčnom programe ŽSR konkrétne protikorupčné opatrenia a útvary ŽSR, ktoré sú zodpovedné za ich plnenie.

Protikorupčný program ŽSR tiež obsahuje mechanizmus vyhodnocovania miery úspešnosti plnenia prijatých protikorupčných opatrení.

Na ŽSR je prijatý Etický kódex ŽSR, ktorý predstavuje súhrn etických princípov, noriem a požiadaviek, ktoré sú záväzné pre členov orgánov ŽSR ako aj zamestnancov ŽSR, pričom možno konštatovať, že stanovené ciele a priority v Protikorupčnom programe ŽSR sa priebežne naplňajú.

V Etickom kódexe ŽSR sa ŽSR zaväzujú vo všetkých právnych vzťahoch vo vnútri ŽSR, ako aj vo vzťahoch s externým prostredím, konať v súlade s právnymi predpismi, dobrými mravmi a zásadami poctivého obchodného styku. ŽSR považujú dodržiavanie právnych predpisov, vnútorných pravidiel a etických zásad za základ úspešného a trvalo udržateľného pôsobenia a dosahovania cieľov ŽSR. K predmetnému ŽSR zaväzujú zároveň všetkých členov svojich orgánov ako aj svojich zamestnancov. ŽSR zaväzujú k dodržiavaniu Etického kódexu ŽSR tiež svojich zmluvných partnerov. V Etickom kódexe ŽSR je tiež nastavený efektívny spôsob nahlasovania podozrenia z porušenia tohto kódexu, následného vyhodnocovania opodstatnenosti tohto podozrenia a prijatia následných opatrení v prípade preukázania opodstatnenosti podozrenia. Porušenie Etického kódexu ŽSR môže mať za následok postih podľa predpisov pracovného práva, vrátane skončenia pracovného pomeru alebo iného právom aprobovaného následku.

Na ŽSR je prijatý Etický kódex obstarávania, ktorého hlavným cieľom je stanovenie základných pravidiel a zásad správania sa nielen zamestnancov ŽSR, ale aj záujemcov / uchádzačov / koncesionárov / členov skupiny dodávateľov, vrátane ich subdodávateľov, ktorí sa akýmkoľvek spôsobom podieľajú, zúčastňujú alebo majú záujem zúčastniť sa na procesoch obstarávania. Cieľom kódexu je v maximálnej možnej miere podporiť dodržiavanie stanovených pravidiel, hodnôt a zásad dotknutých subjektov vo všetkých fázach procesu obstarávania a zamedziť tak neefektívnemu vynakladaniu verejných prostriedkov, so zreteľom na povinnosti vyplývajúce z platnej právnej úpravy a interných predpisov ŽSR.

Medzinárodná spolupráca

ŽSR sú členom viacerých medzinárodných organizácií a zoskupení:

CER – Spoločenstvo európskych železníc a infraštruktúrnych spoločností

CER vyvíja aktivity pre podporu rozvoja železníc a presadzuje presun prepravy na ekologicky prijateľnejšie dopravné druhy, minimalizáciu externých nákladov a zlepšovanie hospodárskych výsledkov železníc. Členstvo v CER je dôležité, pretože vytvára podmienky pre súčinnosť železníc pri predkladaní, vypracovávaní a pripomienkovaní európskej legislatívy železníc.

UIC – Medzinárodná železničná únia

Najdlhšie sú ŽSR členom medzinárodnej organizácie UIC, ktorá udržiava a rozvíja celkové prepojenie železničného systému a umožňuje jeho interoperabilitu za účelom zlepšenia železničnej konkurencieschopnosti. V súčasnosti sa UIC aktívne podieľa na záležitostiach v oblasti štandardizácie a prípravy medzinárodných železničných štandardov IRS (v minulosti to boli vyhlášky), globálnych a regionálnych projektových aktivitách, aktivitách v oblasti digitalizácie, v oblasti výskumu a inovácií a aktivitách v oblasti systému riadenia kvality.

RNE – Združenie európskych manažérov infraštruktúry

Ďalšou dôležitou organizáciou je RNE, ktorá v rámci medzinárodnej spolupráce vyvíja IT nástroje, ktoré nachádzajú uplatnenie v železničnej doprave. Aktuálne úzko spolupracuje s Agentúrou EÚ pre železnice (ERA) v oblasti implementácie telematických aplikácií pre nákladnú a osobnú dopravu a technických špecifikácií interoperability.

OSŽD – Organizácia pre spoluprácu železníc

Organizácia pre spoluprácu železníc OSŽD vytvára základy spolupráce medzi členskými krajinami. Je to organizácia združujúca príslušné ministerstvá dopravy členských krajín. OSŽD spolu s UIC v súčasnosti pripravujú spoločné vyhlášky, ktorých cieľom je zjednotenie a zjednodušenie postupov pri preprave Východ – Západ.

RFC – Koridory železničnej nákladnej dopravy

Hlavným cieľom koridorov je uľahčiť konkurencieschopnosť cezhraničnej železničnej nákladnej dopravy a zabezpečiť účinné prepojenie jednotlivých železničných trás.

ŽSR sú členom štyroch Koridorov železničnej nákladnej dopravy a na ich činnosti sa podieľajú účasťou v riadiacich štruktúrach a v pracovných skupinách:

- Koridor železničnej nákladnej dopravy č. 5 – „Baltsko – jadranský“
- Koridor železničnej nákladnej dopravy č. 7 – „Orient/východné stredomorie“
- Koridor železničnej nákladnej dopravy č. 9 – „Rýn - Dunaj“,
- Koridor železničnej nákladnej dopravy č. 11 – „Jantárový“

PRIME – Platforma európskych železničných manažérov infraštruktúry

Platforma je zameraná na zlepšenie cezhraničnej spolupráce železničných manažérov infraštruktúry, podporu implementácie európskeho železničného práva a výmenu a porovnanie najlepších skúseností.

Medzinárodné udalosti a činnosti v roku 2023

Medzi najvýznamnejšie medzinárodné rokovania s účasťou Železníc Slovenskej republiky patrili:

- Stretnutie generálnych riaditeľov ŽSR a Správy železníc (19. – 20. január 2023, Praha),
- Správna rada RFC 7 a RFC 9 (16. – 17. február 2023, Budapešť),
- Valné zhromaždenie RFC 5 (8. marec 2023, Krakov),
- Medzinárodný veľtrh elektrotechniky a energetiky AMPER (21. marec 2023, Brno),
- Správna rada RFC 11 (28. marec 2023, Budapešť),
- Správna rada RFC 7 a RFC 9 (29. – 30. marec 2023, Viedeň),
- Medzinárodná konferencia Moderná elektrická trakcia (17. – 18. apríl 2023, Varšava),
- Valné zhromaždenie RNE (31. máj 2023, on-line),
- Medzinárodný veľtrh Rail Business Days (5. – 7. jún 2023, Ostrava),
- UIC konferencia FRMCS (7. – 8. jún 2023, Paríž),
- Správna rada RFC 7 a RFC 9 (20. – 21. jún 2023, Mníchov),
- Plenárne zasadnutie PRIME (22. jún 2023, Brusel),
- Správna rada RFC 11 (12. jún 2023, Krakov),
- Valné zhromaždenie FISAIC (28. september – 1. október 2023, Aarhus),
- Správna rada RFC 7 a RFC 9 (18. – 19. október 2023, Praha),
- HLIM CER a Plenárne zasadnutie PRIME (29. november – 1. december 2023, Madrid)
- Valné zhromaždenie RNE (5. december 2023, Viedeň),
- Valné zhromaždenie RFC 5 (7. december 2023, Viedeň),
- Valné zhromaždenie UIC (15. december 2023, on-line).



Udalosti, ktoré nastali po roku 2023

V decembri 2023 vlastník infraštruktúry Slovenská republika zastúpená MD SR uzatvoril s manažérom infraštruktúry ŽSR Čiastkovú zmluvu na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení na rok 2024. Zmluva je uzatvorená v zmysle Rámcovej zmluvy o prevádzkovaní, rozvoji a modernizácii železničnej infraštruktúry na roky 2023 - 2032 zo dňa 4. júla 2022. V súlade so zákonom o štátnom rozpočte na rok 2024 MD SR poskytne ŽSR finančné prostriedky vo výške 449 797 tis. EUR.



Individuálna účtovná zvierka

za rok končiaci sa 31. decembra 2023

zostavená v súlade s Medzinárodnými štandardmi pre finančné výkazníctvo
v znení prijatom EÚ



OBSAH

Výkaz finančnej pozície	60
Výkaz komplexného výsledku	61
Výkaz zmien vlastného imania	62
Výkaz peňažných tokov	63
Poznámky k individuálnej účtovnej závierke.....	64
1 Všeobecné informácie o spoločnosti	64
2 Východiská pre zostavenie účtovnej závierky	66
3 Riadenie finančných rizík.....	69
4 Dlhodobý hmotný majetok	72
5 Investičný nehmotný majetok.....	77
6 Dlhodobý nehmotný majetok	80
7 Finančné investície	84
8 Zásoby	85
9 Pohľadávky z obchodného styku a ostatné pohľadávky	87
10 Peniaze a peňažné ekvivalenty.....	89
11 Vlastné imanie	91
12 Úvery.....	92
13 Štátne dotácie a dotácie EÚ.....	94
14 Záväzky z obchodného styku a ostatné záväzky	98
15 Rezervy	100
16 Zamestnanecké požitky	102
17 Výnosy z prevádzkovania železničnej infraštruktúry	104
18 Dotácia na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	105
19 Prevádzkovanie a koncesie TIP	105
20 Ostatné výnosy	106
21 Čistý obrat	107
22 Materiál, Energie a Služby	108
23 Osobné náklady.....	109
24 Odpisy a opravné položky k dlhodobému majetku.....	109
25 Ostatné prevádzkové náklady netto	109
26 Ostatné finančné náklady a výnosy	110
27 Daň z príjmov	111
28 Budúce záväzky.....	113
29 Podmienené aktíva a podmienené záväzky.....	113
30 Transakcie so spriaznenými osobami.....	113
31 Skutočnosti, ktoré nastali po dni, ku ktorému sa zostavuje účtovná závierka do dňa zostavenia účtovnej závierky	115
32 Schválenie účtovnej závierky.....	115



Výkaz finančnej pozície

	Pozn.	31. decembra 2023	31. decembra 2022
AKTÍVA			
DLHODOBÉ AKTÍVA			
Dlhodobý hmotný majetok	4	3 892 814	3 649 449
Investičný nehnuteľný majetok	5	27 048	26 190
Dlhodobý nehmotný majetok	6	13 674	13 480
Finančné investície	7	2 624	7 624
Dlhodobé pohľadávky	9	4 184	3 554
Dlhodobé aktíva spolu		3 940 344	3 700 297
KRÁTKODOBÉ AKTÍVA			
Zásoby	8	11 568	10 688
Krátkodobé pohľadávky z obchodného styku	9	14 380	12 176
Ostatné pohľadávky a aktíva	9	96 174	60 208
Peniaze a peňažné ekvivalenty	10	28 562	47 934
Peňažné prostriedky účelovo viazané	10	125 862	134 907
Krátkodobé aktíva spolu		276 546	265 913
AKTÍVA CELKOM		4 216 890	3 966 210
VLASTNÉ IMANIE A ZÁVÄZKY			
VLASTNÉ IMANIE			
Základné imanie		800 170	800 170
Kapitálové fondy		514 943	519 054
Zákonný rezervný fond		19 597	19 597
Zisk minulých rokov		228 498	306 671
Strata		2 144	-78 173
Akumulovaný zisk		230 642	228 498
Vlastné imanie spolu	11	1 565 352	1 567 319
DLHODOBÉ ZÁVÄZKY			
Úvery	3,12	101 033	95 770
Štátne dotácie a dotácie EÚ	13	2 079 603	1 819 322
Rezervy a časové rozlíšenie	14,15,16	128 120	112 143
Odložený daňový záväzok	27	29 822	30 613
Ostatné dlhodobé záväzky	14	99 084	92 810
Dlhodobé záväzky spolu		2 437 662	2 150 658
KRÁTKODOBÉ ZÁVÄZKY			
Krátkodobé úvery vrátane krátkod. časti dlhodob. úverov	3,12	13 180	13 136
Krátkodobá časť štátnych dotácií a dotácií EÚ	13	68 587	62 635
Krátkodobé záväzky z obchodného styku	14	70 506	77 644
Záväzky voči verejnoprávnym inštitúciám	14	13 861	14 698
Ostatné záväzky	14	39 084	71 595
Rezervy a časové rozlíšenie	14,15,16	8 658	8 525
Krátkodobé záväzky spolu		213 876	248 233
VLASTNÉ IMANIE A ZÁVÄZKY CELKOM		4 216 890	3 966 210

Účtovné zásady a poznámky sú neoddeliteľnou súčasťou účtovnej závierky



Výkaz komplexného výsledku

	Pozn.	31. decembra 2023	31. decembra 2022
VÝNOSY			
Prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	17	81 697	81 420
Dotácia na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	18	413 775	375 915
Prevádzkovanie a koncesie TIP	19	5 531	4 927
Elektrická energia	20	94 771	99 288
Telekomunikačné služby a informatika	20	4 932	5 197
Výnosy z majetku	20	18 901	15 796
Ostatné výnosy	20	21 190	17 365
Výnosy spolu		640 797	599 908
PREVÁDZKOVÉ NÁKLADY			
Materiál	22	-35 967	-31 362
Energie	22	-111 656	-174 844
Služby	22	-58 862	-45 755
Osobné náklady	23	-341 232	-313 591
Odpisy a opravné položky k dlhodobému majetku	24	-70 457	-73 302
Ostatné prevádzkové náklady/výnosy netto	25	-14 150	-63 655
Prevádzkové náklady spolu		-632 324	-702 509
ZISK / STRATA Z PREVÁDZKOVÝCH ČINNOSTÍ		8 473	-102 601
FINANČNE NÁKLADY / VÝNOSY			
Úroky z úverov	12	-1 346	-190
Ostatné finančné náklady a výnosy	26	-1 838	3 715
Finančné náklady / výnosy spolu		-3 184	3 525
ZISK / STRATA ZA OBDOBIE pred zdanením		5 289	-99 076
Daň z príjmov	27	-3 145	20 903
ZISK / STRATA ZA OBDOBIE po zdanení		2 144	-78 173
Ostatný komplexný výsledok:			
Položky, ktoré nebudú presunuté do + zisku / - straty:			
Precenenie zamestnaneckých požitkov	16	-12 400	5 665
Odložená daň vzťahujúca sa na precenenie zam. požitkov	27	2 604	-1 190
KOMPLEXNÁ STRATA ZA OBDOBIE		-7 652	-73 698

Účtovné zásady a poznámky sú neoddeliteľnou súčasťou účtovnej závierky



Výkaz zmien vlastného imania

	Základné imanie	Kapitálové fondy	Zákonný rezervný fond	Akumulovaný zisk	Celkom
K 1. januáru 2022	800 170	519 912	19 597	306 671	1 646 350
Strata za účtovné obdobie	0	0	0	-78 173	-78 173
Zníženie kapitálu - nepeň. vklad	0	-5 188	0	0	-5 188
Ostatné súčasti komplexného výsledku	0	4 330	0	0	4 330
K 31. decembru 2022	800 170	519 054	19 597	228 498	1 567 319
K 1. januáru 2023	800 170	519 054	19 597	228 498	1 567 319
Strata za účtovné obdobie	0	0	0	2 144	2 144
Zvýšenie kapitálu - nepeň. vklad	0	4 495	0	0	4 495
Ostatné súčasti komplexného výsledku	0	-8 606	0	0	-8 606
K 31. decembru 2023	800 170	514 943	19 597	230 642	1 565 352

Účtovné zásady a poznámky sú neoddeliteľnou súčasťou účtovnej závierky



Výkaz peňažných tokov

	Pozn.	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Výsledok hospodárenia pred zdanením		5 289	-99 076
Úprava o nepeňažné operácie		92 258	13 801
Odpisy, amortizácia a opravné položky k dlhodobému majetku		139 724	147 445
Dividendy a iné podiely na zisku účtované do výnosov		-5	-338
Úroky účtované do nákladov		4 443	273
Úroky účtované do výnosov		-1 273	-3 496
- Zisk / + strata z predaja DHM		-8 226	-4 926
+ Zvýšenie / - zníženie stavu rezerv		16 573	48 062
Amortizácia štátnych dotácií		-69 267	-74 143
Ostatné položky nepeňažného charakteru		5 000	0
Vplyv zmien stavu pracovného kapitálu		-64 825	9 071
- Zvýšenie / + zníženie stavu pohľadávok a iných aktív		-38 800	-12 085
+ Zvýšenie / - zníženie stavu záväzkov		-25 145	17 363
- Zvýšenie / + zníženie stavu zásob		-880	3 793
Peňažné toky z prevádzkovej činnosti		27 433	22 872
Výdavky na daň z príjmov		-142	0
Prijaté úroky		695	64
Zaplatené úroky		-1 697	-471
Čisté peňažné toky z prevádzkovej činnosti		26 289	22 465
Dlhodobý nehmotný a hmotný majetok		-390 899	-230 818
Dotácie na obstaranie dlhodobého majetku		335 500	185 743
Tržby z predaja dlhodobého nehmotného a hmotného majetku		10 873	6 643
Zálohové platby CEF		-11 062	96 810
Čisté peňažné toky z investičnej činnosti		-55 588	58 378
Príjmy z dividend a iných podielov na zisku		5	338
Príjmy z úverov a pôžičiek		17 674	10 424
Výdavky na splácanie úverov a pôžičiek		-13 131	-12 000
Splátky záväzkov z prenájmu	6	-3 665	-3 980
Čisté peňažné toky z finančnej činnosti		883	-5 218
Čisté zvýšenie alebo čisté zníženie peňažných prostriedkov		-28 416	75 625
Stav peňažných prostriedkov a peňažných ekvivalentov na začiatku účtovného obdobia	10	182 841	107 217
Kurzové rozdiely vyčíslené k peňažným prostriedkom a peňažným ekvivalentom ku dňu účtovnej závierky		-1	-1
Zostatok peňažných prostriedkov a peňažných ekvivalentov na konci účtovného obdobia	10	154 424	182 841

Účtovné zásady a poznámky sú neoddeliteľnou súčasťou účtovnej závierky

Poznámky k individuálnej účtovnej závierke

1 Všeobecné informácie o spoločnosti

Železnice Slovenskej republiky vznikli 10. novembra 1993 zákonom NR SR č. 258/1993 Z. z. o Železničiach Slovenskej republiky z 30. septembra 1993 (v znení zákona č. 152/1997 Z. z. zo 14. mája 1997 a zákona č. 259/2001 Z. z. zo 14. júna 2001) a boli zaregistrované pod číslom Po 312/B v Obchodnom registri Mestského súdu Bratislava III.

Obchodné meno:	Železnice Slovenskej republiky
Sídlo:	Klemensova 8, 813 61 Bratislava
IČO:	31 364 501
DIČ:	20 20 480 121
Právna forma:	Iná právnická osoba zriadená zákonom č. 258/1993 Z. z. o Železničiach Slovenskej republiky

Spoločnosť je zákonným nástupcom Železníc Slovenskej republiky, š. p., ktoré boli zriadené 1. januára 1993, v čase rozdelenia bývalého Československa na Českú republiku a Slovenskú republiku.

Zriaďovateľom Spoločnosti je Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, ktoré napriek tomu, že nie je priamo zainteresované na riadení Spoločnosti, dohliada na určité aspekty jej činnosti prostredníctvom zastúpenia v Správnej rade ŽSR.

Spoločnosť je v zmysle § 20 ods. 1 a § 21 ods. 1 zákona č. 540/2001 Z. z. o štatistike v znení neskorších predpisov registrovaná ako Subjekt verejnej správy (Poznámka 2).

Majetok Spoločnosti, ktorý je vykázaný vo výkaze finančnej pozície Spoločnosti, je vo vlastníctve Slovenskej republiky a Spoločnosti je zverený do správy okrem práva na užívanie majetku v zmysle IFRS 16 Lízingy (Poznámka 2.2, Poznámka 6, Poznámka 19 a Poznámka 22).

Spoločnosť nemôže vstupovať do úverových vzťahov tretích osôb ako ručiteľ, ani zriadiť záložné právo v prospech tretích osôb na majetok, ktorý patrí štátu. Spoločnosť nie je neobmedzene ručiacim spoločníkom v žiadnej spoločnosti.

Orgánmi ŽSR sú Správna rada a generálny riaditeľ.

Správna rada je najvyšší orgán železníc. Má päť členov – štyria členovia sú odborníci z odvetvia dopravy, financií a práva a jeden je volený zástupca zamestnancov železníc.

Mená a priezviská členov Správnej rady ŽSR k 31. decembru 2023:

Ing. Ladislav BARIAK	predseda Správnej rady
Ing. Radovan MAJERSKÝ, PhD.	podpredseda Správnej rady
Prof. Ing. Jozef GAŠPARÍK, PhD.	člen Správnej rady
Ing. Juraj HORSKÝ, PhD.	člen Správnej rady
Mgr. František ZAPARANIK	člen Správnej rady



Spoločnosť má v zmysle zákona č. 423/2015 Z. z. o štatutárnom audite a o zmene a doplnení zákona č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve v z. n. p. zriadený Výbor pre audit ŽSR.

Zloženie Výboru pre audit k 31. decembru 2023:

Ing. Radovan MAJERSKÝ, PhD.	predseda
Prof. Ing. Jozef GAŠPARÍK, PhD.	člen
Ing. Jana KRUPCOVÁ	člen
Ing. Miroslav GARAJ	člen
Ing. Štefan SEDLÁČEK	člen

Výbor pre audit sleduje postup zostavovania účtovnej závierky, proces auditu účtovnej závierky a nezávislosť štatutárneho audítora.

ŽSR sú manažérom železničnej infraštruktúry v zmysle Rámcovej zmluvy o prevádzkovaní, rozvoji a modernizácii železničnej infraštruktúry uzatvorenej so Slovenskou republikou ako vlastníkom železničnej infraštruktúry, zastúpenou MD SR. Manažér infraštruktúry je povinný zabezpečiť trvalé udržiavanie dráhy v prevádzkyschopnom stave, obnovu dráhy po nehode alebo po mimoriadnej udalosti, údržbu dráhy podľa projektovaných technických parametrov, rozvoj dráhy v súlade s technickým pokrokom a s požiadavkami na bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe, obsluhu železničnej infraštruktúry, organizovanie a riadenie železničnej dopravy na železničnej sieti.

Vlastník infraštruktúry na zabezpečenie plnenia povinností vyplývajúcich z Čiastkovej zmluvy na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení poskytuje finančné prostriedky na prevádzku železničnej infraštruktúry. Zároveň vlastník infraštruktúry poskytuje dotáciu vo forme kapitálových transferov, ktorých cieľom je rozvoj a modernizácia majetku.

Schopnosť Spoločnosti pokračovať vo svojej činnosti podľa zásady nepretržitého trvania Spoločnosti a plniť svoj investičný program a ostatné prevádzkové a finančné záväzky ostáva závislá od nepretržitej pomoci od štátu vo forme kapitálových a prevádzkových dotácií.

Účtovným obdobím je kalendárny rok.

Účtovná závierka Spoločnosti za predchádzajúce účtovné obdobie končiace sa 31. decembra 2022 bola schválená na zasadnutí Správnej rady ŽSR, ktoré sa konalo dňa 13. apríla 2023 v Bratislave. Spoločnosť vysporiadala výsledok hospodárenia – stratu 78 173 tis. EUR s nerozdeleným ziskom minulých rokov.

Za rok končiaci sa 31. decembra 2023 Spoločnosť vykázala zisk vo výške 2 144 tis. EUR (za rok končiaci sa 31. decembra 2022 stratu vo výške 78 173 tis. EUR).

2 Výhodiská pre zostavenie účtovnej závierky

Individuálna účtovná závierka bola zostavená v súlade s Medzinárodnými účtovnými štandardmi pre finančné výkazníctvo v znení prijatom Európskou úniou (ďalej aj „IFRS“) v zmysle § 17a, ods. 1 zákona č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov. IFRS zahŕňajú štandardy a interpretácie schválené komisiou Európskej únie.

Spoločnosť v zmysle § 22a ods. 3 zákona č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov, je súčasťou súhrnnej účtovnej závierky verejnej správy Slovenskej republiky, ktorú zostavuje Ministerstvo financií SR.

Spoločnosť je na základe § 22 ods. 12 zákona č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve oslobodená od povinnosti zostaviť konsolidovanú účtovnú závierku a konsolidovanú výročnú správu, pretože zostavením len individuálnej účtovnej závierky Spoločnosti sa významne neovplyvní úsudok o finančnej situácii, nákladoch, výnosoch a výsledku hospodárenia za konsolidovaný celok. Obchodné meno a sídlo účtovných jednotiek, v ktorých má Spoločnosť majetkovú účasť, je uvedené v poznámke 7.

Individuálna účtovná závierka (ďalej aj „účtovná závierka“) bola vypracovaná za predpokladu nepretržitého trvania Spoločnosti, ktorá predpokladá realizáciu aktív a plnenie záväzkov počas bežnej činnosti Spoločnosti a neobsahuje žiadne úpravy, ktoré by mohli byť potrebné v prípade, že Spoločnosť nebude schopná pokračovať v nepretržitej činnosti.

Účtovná závierka je vypracovaná na základe historických obstarávacích cien.

Významné účtovné zásady sú opísané v príslušných poznámkach a boli konzistentne použité pri zostavovaní účtovnej závierky za rok končiaci sa 31. decembra 2023 a porovnateľných informácií za rok končiaci sa 31. decembra 2022.

Údaje v Individuálnej účtovnej závierke ŽSR za rok končiaci sa 31. decembra 2023 sú vykázané v tisícoch eur (ďalej aj „EUR“), pokiaľ nie je uvedené inak. Na základe ekonomickej povahy zásadných udalostí a okolností bolo za funkčnú menu a menu prezentácie Spoločnosti stanovené euro (EUR).

Spoločnosť pre jednoznačnejšiu prezentáciu položiek individuálnej účtovnej závierky preskupila niektoré údaje v poznámkach v porovnaní s minulým obdobím. Zároveň boli upravené aj údaje porovnateľného obdobia.

2.1 Použitie odhadov a úsudkov

Zostavenie účtovnej závierky si vyžaduje, aby manažment Spoločnosti urobil úsudky, odhady a predpoklady, ktoré ovplyvňujú aplikáciu účtovných metód a účtovných zásad a hodnotu vykazovaného majetku, záväzkov, výnosov a nákladov. Odhady a súvisiace predpoklady sú založené na minulých skúsenostiach a iných faktoroch, považovaných za primerané okolnostiam, na základe ktorých sa formuje východisko pre posúdenie účtovných hodnôt majetku a záväzkov, ktoré nie sú zrejmé z iných zdrojov. Skutočné výsledky sa preto môžu líšiť od odhadov.

Odhady a súvisiace predpoklady sa priebežne prehodnocujú. Korekcie účtovných odhadov nie sú vykázané retrospektívne. Vykázané sú v období, v ktorom je odhad korigovaný, ak korekcia ovplyvňuje iba toto obdobie, alebo v období korekcie a v budúcich obdobiach, ak korekcia ovplyvňuje toto aj budúce obdobie.

Spoločnosť urobila nasledujúce významné účtovné odhady:

- odhady súvisiace s ocenením záväzkov so zamestnaneckých požitkov (Poznámka 16)
- odhady týkajúce sa environmentálnych záväzkov (Poznámka 15)
- odhady týkajúce sa súdnych sporov (Poznámka 15)
- odhady týkajúce sa demolácie objektov (Poznámka 15)
- odhady týkajúce sa doby životnosti dlhodobého majetku (Poznámka 4, Poznámka 5, Poznámka 6)

Pri účtovaní o oprave nákladov a výnosov minulých účtovných období je potrebné posudzovať, či ide o významnú alebo nevýznamnú opravu. ŽSR za významnú opravu nákladov a výnosov minulých období zaúčtovanú v bežnom roku považujú čiastku nad 5 mil. EUR. V prípade, ak saldo opráv nákladov a výnosov, ktoré sú zaúčtované ako opravy minulých období v bežnom roku, presiahne hodnotu 5 mil. EUR neovplyvňujú tieto opravy výsledok hospodárenia bežného roka, ale sú vykázané vo výkaze finančnej pozície v časti vlastného imania.

2.2 Nové účtovné štandardy a interpretácie

V priebehu účtovného obdobia 2023 Spoločnosť uplatnila nasledujúce nové a revidované štandardy IFRS a interpretácie IFRIC (zoznam neobsahuje nové alebo zmenené štandardy a interpretácie, ktoré nie sú pre Spoločnosť relevantné):

- Dodatok k IAS 1 „Prezentácia účtovnej závierky“, účinnosť od 1. januára 2023
- Novela IAS 1 a IFRS metodické usmernenie 2: Zverejnenia účtovných metód a zásad, účinnosť od 1. januára 2023
- Novela IAS 8 „Účtovné politiky, zmeny v účtovných odhadoch a chyby“, účinnosť od 1. januára 2023
- Novela IAS 12 „Odložená daň“, účinnosť od 1. januára 2023

Prijatie nových a novelizovaných IFRS štandardov nemalo vplyv na účtovnú závierku Spoločnosti.

Spoločnosť neaplikovala pri zostavení tejto účtovnej závierky žiaden z vydaných štandardov po 31. decembri 2023:

- Dodatky k IAS 1 „Prezentácia účtovnej závierky“, dodatky objasnili, že záväzky sú klasifikované ako krátkodobé alebo dlhodobé v závislosti od práv, ktoré existujú ku koncu účtovného obdobia; klasifikácia nie je ovplyvnená očakávaniami alebo udalosťami účtovnej jednotky po dátume vykazovania; dodatky vyžadujú zverejnenie, ak účtovná jednotka klasifikuje záväzok ako dlhodobý a na tento záväzok sa vzťahujú ustanovenia, ktoré musí účtovná jednotka splniť do 12 mesiacov k dátumu vykazovania; a musia sa aplikovať retrospektívne v súlade s bežnými požiadavkami v IAS 8, účinnosť od 1. januára 2024
- Novely IAS 7 a IFRS 7 - Dohody o financovaní dodávateľov, dodatkami boli vydané nové požiadavky na zverejňovanie informácií o Dohodách o financovaní dodávateľov; cieľom nových zverejnení je poskytnúť informácie o dohodách o financovaní dodávateľov, ktoré investorom umožnia posúdiť vplyvy na záväzky subjektu, peňažné toky a vystavenie sa riziku likvidity, účinnosť 1. januára 2024.

Spoločnosť očakáva, že prijatie týchto štandardov, dodatkov k existujúcim štandardom a interpretáciám nebude mať významný vplyv na jej finančné výkazy v období prvého uplatnenia.

3 Riadenie finančných rizík

Faktory finančného rizika

Spoločnosť je vystavená pri svojej činnosti rôznym finančným rizikám, z ktorých identifikuje ako najvýznamnejšie kreditné riziko, riziko likvidity a úrokové riziko.

Kreditné riziko

Kreditné riziko Spoločnosť vníma najmä v súvislosti s pohľadávkami z obchodného styku vyplývajúcimi z obchodných vzťahov s odberateľmi. Maximálne riziko nesplatenia predstavuje účtovná hodnota každého finančného aktíva, ktorá je vykázaná vo výkaze finančnej pozície, znížená o opravnú položku (Poznámka 9).

Spoločnosť je vzhľadom na svoje postavenie manažéra infraštruktúry vystavená významnému kreditnému riziku individuálneho zmluvného partnera, keďže 9,07 % pohľadávok z obchodného styku k 31. decembru 2023 (k 31. decembru 2022: 14,98 %) eviduje voči dvom najvýznamnejším odberateľom – Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., Bratislava (ďalej „ZSSK CARGO“) a Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., Bratislava (ďalej „ZSSK“), ktorých jediným akcionárom je štát v zastúpení Ministerstva dopravy Slovenskej republiky.

Nasledujúca tabuľka znázorňuje celkové pohľadávky Spoločnosti podľa lehoty splatnosti v brutto hodnote:

POHLADÁVKY	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Pohľadávky v lehote splatnosti	119 346	79 988
Do 1 mesiaca	8 586	7 428
Od 1 do 3 mesiacov	25 781	3 700
Od 3 do 12 mesiacov	75 254	59 687
Od 1 do 5 rokov	9 420	9 124
Nad 5 rokov	305	49
Pohľadávky po lehote splatnosti	65 802	66 445
Pohľadávky celkom	185 148	146 433

Spoločnosť nedefinuje kreditné riziko spojené s likvidnými prostriedkami uloženými vo finančných inštitúciách, pretože zmluvnými stranami sú renomované banky s vysokým ratingom, ktorý im, alebo ich materským spoločnostiam, udelili medzinárodné ratingové agentúry.



Riziko likvidity

Spoločnosť riadi likviditu tak, aby obmedzila riziko, že nebude mať k dispozícii zdroje na pokrytie svojich dlhov a záväzkov v čase ich splatnosti. Riziko likvidity Spoločnosť riadi priebežným monitorovaním plánovaného a aktuálneho výkazu peňažných tokov, ktorý následne vyhodnocuje.

V nasledujúcej tabuľke sú zosumarizované celkové úvery a záväzky Spoločnosti podľa lehoty splatnosti (záväzky neobsahujú účty časového rozlíšenia kapitálových dotácií):

CELKOVÉ ÚVERY A ZÁVÄZKY	Úvery a pôžičky		Záväzky		z toho: záväzky z prenájmu	
	31. decembra		31. decembra		31. decembra	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Záväzky v lehote splatnosti	114 214	108 906	370 360	392 774	4 972	2 351
Na požiadanie	0	0	0	0	0	0
Do 1 mesiaca	0	0	43 250	60 312	0	5
Od 1 do 3 mesiacov	0	0	47 982	42 958	104	100
Od 3 do 12 mesiacov	13 181	13 136	39 456	67 226	3 173	1 501
Od 1 do 5 rokov	38 946	47 490	99 021	92 152	1 695	745
Nad 5 rokov	62 087	48 280	140 645	130 126	0	0
Záväzky po lehote splatnosti	0	0	468	199	0	0
Záväzky celkom	114 214	108 906	370 822	392 973	4 972	2 351

Úrokové riziko

Aktuálne bankové úvery sú úročené pohyblivou úrokovou sadzbou, viazanou na 6-mesačný Euribor a fixnou úrokovou sadzbou. Spoločnosť nevyužíva derivátové finančné nástroje na zaistenie úrokového rizika.

Spoločnosť monitoruje podmienky v bankách a zostatky finančných prostriedkov na bankových účtoch manažuje tak, aby peňažné prostriedky zhodnotila čo najvýhodnejšie.

Analýza citlivosti na úrokové riziko

Analýza citlivosti sa vypracovala za predpokladu, že výška neuhradeného záväzku k súvahovému dňu bude uhradená ku dňu splatnosti úveru. V prípade, že 6-mesačný Euribor by bol na nulovej úrovni, resp. by mal zápornú hodnotu, záväzok by sa úročil úrokovou sadzbou rovnajúcou sa marži.

Zvýšenie/zníženie úrokovej sadzby 6-mesačného Euriboru o 1% (za predpokladu, že ostatné premenné by ostali konštantné) by sa zisk Spoločnosti znížil/zvýšil o 227 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 327 tis. EUR).

Riadenie kapitálového rizika

Cieľom Spoločnosti pri riadení kapitálového rizika je zabezpečiť schopnosť Spoločnosti pokračovať vo svojich činnostiach a udržať primeranú štruktúru kapitálu pri znížení nákladov. Riadenie kapitálového rizika je zabezpečované priamo vrcholovým manažmentom.

Spoločnosť sleduje zadlženosť pomocou ukazovateľa zadlženosti, ktorý vykazoval na konci roka tieto hodnoty:

UKAZOVATEĽ ZADLŽENOSTI	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Dlh (Poznámka 14)	114 213	108 906
Peniaze a peňažné ekvivalenty (Poznámka 12)	154 424	182 841
z toho účelovo viazané peňažné prostriedky CEF, SIH a ostatné	126 253	135 918
Čistý dlh	86 042	61 983
Vlastné imanie	1 565 352	1 567 319
Pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu	5,50%	3,95%

4 Dlhodobý hmotný majetok

Vykázanie a oceňovanie

Dlhodobý hmotný majetok sa vykazuje v obstarávacej cene po odpočítaní oprávok/amortizácie a akumulovaných strát zo zníženia hodnoty. Pozemky sú účtované v obstarávacej cene alebo v administratívnej hodnote určenej štátom, ktorá nepredstavuje trhovú hodnotu. Súčasťou obstarávacej ceny sú aj vyvolané investície a kapitalizované náklady na prijaté úvery a pôžičky súvisiace s obstaraním.

Limit (minimálna hodnota) pre vykazovanie dlhodobého hmotného majetku (okrem budov, stavieb, pozemkov a umeleckých diel) je stanovený na vyšší ako 1 700 EUR, ak prevádzkovo-technická funkcia majetku je dlhšia ako jeden rok. Položky majetku do 1 700 EUR sú evidované v operatívnej evidencii hmotného majetku v historických obstarávacích cenách a sú účtované do nákladov v okamihu obstarania.

Ak majú významné časti položky dlhodobého hmotného majetku rozdielne doby použiteľnosti, potom sa účtujú a odpisujú ako samostatné položky -komponenty dlhodobého hmotného majetku.

Hodnota nedokončených investícií je znížená o rozdiel vyplývajúci z prepočítania dlhodobého záväzku (zadržanej čiastky) na súčasnú hodnotu, ak jeho hodnota je významná (viac ako 5 miliónov EUR).

Akýkoľvek zisk alebo strata pri vyradení majetku sa vykazuje vo výkaze komplexného výsledku vo výsledku hospodárenia z prevádzkových činností.

Pri nedokončených investíciách sa v rámci obstarávacej ceny prírastkom rozumie: i) hodnota obstarania majetku bez uvedenia do užívania v bežnom roku, ii) hodnota obstarania majetku s uvedením do užívania v bežnom roku iii) tvorba rezervy na nevyfakturované investičné dodávky.

Úbytkom sa rozumie: i) zaradenie majetku z nedokončených investícií do majetku v užívaní, pričom ide o majetok obstaraný v bežnom roku, ii) vyradenie s účtovaním do nákladov, iii) zrušenie/zúčtovanie rezervy na nevyfakturované investičné dodávky.

Presunom sa rozumie presun z nedokončených investícií do majetku v užívaní, pričom ide o majetok obstaraný v minulých obdobiach.

Pri majetku v užívaní sa v rámci obstarávacej ceny prírastkom rozumie i) zaradenie majetku z nedokončených investícií do majetku v užívaní, pričom ide o majetok obstaraný v bežnom roku ii) zaradenie majetku účtovaného priamo do kapitálových fondov vo vlastnom imaní.

Úbytkom majetku v užívaní sa rozumie vyradenie majetku v užívaní v bežnom roku.

Presunom sa rozumie presun z nedokončených investícií do majetku v užívaní, pričom ide o majetok obstaraný v minulých obdobiach.

Následné výdavky

Následné výdavky sa kapitalizujú iba vtedy, ak je pravdepodobné, že budúce ekonomické úžitky spojené s výdavkom budú plynúť do Spoločnosti nad rámec jeho pôvodnej výkonnosti. Technické zhodnotenie majetku (modernizácie, rekonštrukcie, prístavby, nadstavby, prestavby, resp. stavebné úpravy) je aktivované do dlhodobého hmotného majetku, ak minimálna hodnota technického zhodnotenia za rok je viac ako 1 700 EUR. Všetky ostatné výdavky sa účtujú ako opravy a údržba do nákladov v období, s ktorým časovo a vecne súvisia.

Odpisovanie

Dlhodobý hmotný majetok sa odpisuje rovnomerne počas očakávanej priemernej ekonomickej životnosti, pričom pozemky a umelecké diela sa neodpisujú. Dlhodobý majetok sa začína odpisovať prvým dňom bezprostredne nasledujúceho mesiaca, v ktorom bol majetok zaradený do používania.

Odhadovaná životnosť majetku jednotlivých skupín dlhodobého hmotného majetku je nasledovná:

- | | |
|----------------------------|--------------------|
| - budovy | 60 rokov |
| - stavby | od 10 do 100 rokov |
| - stroje a zariadenia | od 5 do 30 rokov |
| - ostatný dlhodobý majetok | od 6 do 30 rokov |

Metóda odpisovania, doby životnosti a zostatkové hodnoty majetku sa prehodnocujú ku každému dátumu zostavenia účtovnej závierky a v prípade potreby sú upravené.

Zníženie hodnoty

Ku dňu zostavenia účtovnej závierky Spoločnosť posudzuje účtovnú hodnotu dlhodobého hmotného majetku, či neexistujú náznaky zníženia hodnoty. V prípade výskytu takýchto indikácií sa vypracuje odhad spätne ziskateľnej sumy daného majetku (stanovenej buď znaleckým posudkom alebo odhadom).

Strata zo zníženia hodnoty majetku sa vykazuje vo výsledku hospodárenia.

V prípade, že sa Spoločnosť rozhodne zastaviť nedokončené investície, alebo sa významne oddiali ich plánované ukončenie, posúdi prípadné zníženie ich hodnoty a zaúčtuje opravnú položku. V prípade, ak Spoločnosť má majetok v užívaní, ktorý je evidovaný na účtoch obstarania, zo zásady opatrnosti vytvorí opravnú položku vo výške predpokladaných odpisov majetku z vlastných zdrojov.

Majetok určený na predaj

Zmena klasifikácie dlhodobého majetku na majetok určený na predaj je v prípade, ak odpredaj bol do 31. decembra účtovného obdobia schválený uznesením vlády SR alebo bolo vydané rozhodnutie MD SR k odpredaju, ale majetok ešte nebol vyradený z účtovnej evidencie bežného roka. Dňom schválenia uznesenia sa takýto majetok prestáva účtovne odpisovať a vykáže sa v hodnote nižšej z účtovnej a reálnej hodnoty zníženej o náklady za predaj.



Rok 2023	Budovy a infraštruktúra	Pozemky	Stroje, prístroje, zariadenia a ostatné aktíva	Nedokončené investície	Celkom
Obstarávacia cena					
K 1. januáru 2023	5 051 950	536 650	1 137 158	564 843	7 290 601
Prírastky	74 069	10 309	9 991	384 919	479 288
Úbytky	-15 325	-4 317	-6 441	-96 938	-123 021
Presuny	72 129	3 546	25 246	-100 921	0
Preradenie do investičného nehnut. majetku (Pozn. 5)	-117	-1 669	0	0	-1 786
Preradenie z investičného nehnut. majetku (Pozn. 5)	536	303	0	0	839
K 31. decembru 2023	5 183 242	544 822	1 165 954	751 903	7 645 921
Oprávky/zníženie hodnoty					
K 1. januáru 2023	2 673 852	161	950 738	16 401	3 641 152
Prírastky	98 444	0	29 057	4 465	131 966
Úbytky	-14 297	-9	-6 439	-2 442	-23 187
Presuny	1 503	0	1 673	0	3 176
K 31. decembru 2023	2 759 502	152	975 029	18 424	3 753 107
Zostatková hodnota					
K 1. januáru 2023	2 378 098	536 489	186 420	548 442	3 649 449
K 31. decembru 2023	2 423 740	544 670	190 925	733 479	3 892 814
Rok 2022					
	Budovy a infraštruktúra	Pozemky	Stroje, prístroje, zariadenia a ostatné aktíva	Nedokončené investície	Celkom
Obstarávacia cena					
K 1. januáru 2022	4 936 925	540 602	1 122 026	512 439	7 111 992
Prírastky	21 858	19 816	13 950	242 701	298 325
Úbytky	-14 024	-25 359	-33 260	-48 528	-121 171
Presuny	106 271	1 056	34 442	-141 769	0
Preradenie do investičného nehnut. majetku (Pozn. 5)	-100	-216	0	0	-316
Preradenie z investičného nehnut. majetku (Pozn. 5)	1 020	751	0	0	1 771
K 31. decembru 2022	5 051 950	536 650	1 137 158	564 843	7 290 601
Oprávky/zníženie hodnoty					
K 1. januáru 2022	2 584 691	169	946 939	14 945	3 546 744
Prírastky	98 677	5	32 994	3 027	134 703
Úbytky	-11 781	-13	-33 389	-1 571	-46 754
Presuny	2 265	0	4 194	0	6 459
K 31. decembru 2022	2 673 852	161	950 738	16 401	3 641 152
Zostatková hodnota					
K 1. januáru 2022	2 352 234	540 433	175 087	497 494	3 565 248
K 31. decembru 2022	2 378 098	536 489	186 420	548 442	3 649 449



Súčasťou dlhodobého hmotného majetku k 31. decembru 2023 je majetok železničnej infraštruktúry v užívaní v obstarávacej cene 6 503 004 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 6 345 054 tis. EUR) a účtovnej hodnote 3 050 646 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 2 998 462 tis. EUR). Z celkovej hodnoty dlhodobého majetku je majetok obstaraný z dotácií v účtovnej hodnote vo výške 1 526 185 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 1 428 717 tis. EUR) a majetok určený na predaj k 31. decembru 2023 v účtovnej hodnote 154 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 782 tis. EUR).

Obstarávacie náklady všetkých plne odpísaných nehnuteľností, strojov a zariadení, ktoré Spoločnosť ešte používa k 31. decembru 2023 je 1 980 732 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 1 929 383 tis. EUR). Majetok, ktorý je dočasne nevyužívaný, je v obstarávacej cene 31 498 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 32 657 tis. EUR) a v účtovnej hodnote 19 363 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 20 610 tis. EUR).

Spoločnosť spravuje pozemky, ktoré sú stále predmetom rozhodnutia o nárokoch na vlastnícke právo a ktorých administratívna hodnota priznaná štátom predstavuje 18 772 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 19 117 tis. EUR) a ktoré nie sú vykázané vo výkaze finančnej pozície. Spoločnosť sa zaoberá riešením týchto nárokov. Počas roka 2023 bolo vlastnícke právo na pozemky prevedené na Spoločnosť a aktivované vo výkaze finančnej pozície v hodnote 4 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 5 910 tis. EUR). Celkovo však administratívne hodnoty priznané pozemkom a vykázané vo výkaze finančnej pozície Spoločnosti boli zvýšené o sumu 4 495 tis. EUR (k 31. decembru 2022: znížené o 5 188 tis. EUR). Tieto úpravy hodnôt sú účtované do kapitálových fondov vo vlastnom imaní na základe pozemkových úprav registra obnovenej evidencie pozemkov katastrom. Spoločnosť tiež spravuje pozemky v hodnote 33 215 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 25 426 tis. EUR), ktoré sú vykázané na účte obstarania DHM a intenzívne sa zaoberá ich preradením do užívania. Počas roka 2023 boli preradené pozemky v celkovej hodnote 6 240 tis. EUR (v roku 2022: 1 615 tis. EUR).

Spoločnosť zaúčtovala aktivované náklady na prijaté úvery z dôvodu zabezpečenia financovania projektov vo výške 198 tis. EUR (v roku 2022: 204 tis. EUR).

Drobný hmotný majetok neuvedený vo výkaze finančnej pozície Spoločnosti (položky s hodnotou do 1 700 EUR) je k 31. decembru 2023 v hodnote 40 294 tis. EUR (k inventarizáciám roka 2022: 38 136 tis. EUR).

Poistenie majetku ŽSR (nehnutel'ný majetok, súbor hnutel'ného majetku) je uzatvorené v renomovanej poisťovni na rôzne druhy rizík a zároveň na rôzne poistné sumy - ročný limit plnenia v prípade živelného poistenia na všetky poistné udalosti, okrem katastrofických škôd, je 11 000 tis. EUR a ročný limit plnenia na všetky poistné udalosti pre riziká katastrofických škôd je 7 000 tis. EUR. Katastrofické škody sú: zosuv pôdy, náraz dopravného prostriedku, povodeň, záplava, víchrica, krupobitie, zemetrasenie, pád predmetov. V prípade poistenia strojov, zariadení a elektroniky je ročný limit plnenia na všetky poistné udalosti 2 000 tis. EUR. ŽSR majú zároveň uzatvorené aj poistenie zodpovednosti za škodu (ročný limit plnenia na všetky poistné udalosti je 2 000 tis. EUR). Spoločnosť eviduje vo výnosoch prijaté a nárokovvané poistné plnenia vo výške 1 253 tis. EUR (v roku 2022: 1 759 tis. EUR).



Vývoj opravných položiek k dlhodobému hmotnému majetku

	Budovy a infraštruktúra	Pozemky	Stroje, prístroje, zariadenia a ostatné aktíva	Nedokončené investície	Celkom
K 1. januáru 2022	5 265	169	648	14 945	21 027
Tvorba	1 888	5	10	3 027	4 930
Zúčtovanie	0	0	0	-184	-184
Zrušenie straty zo zníženia	-1 989	-13	-590	-1 387	-3 979
K 31. decembru 2022	5 164	161	68	16 401	21 794
K 1. januáru 2023	5 164	161	68	16 401	21 794
Tvorba	219	0	0	4 465	4 684
Zúčtovanie	-506	-4	-1	-436	-947
Zrušenie straty zo zníženia	-1 266	-5	-22	-2 006	-3 299
K 31. decembru 2023	3 611	152	45	18 424	22 232

5 Investičný nehnuteľný majetok

Vykázanie a oceňovanie

Investičný nehnuteľný majetok (najmä budovy nemocníc a polikliník, bytových domov a nebytových priestorov, ubytovní, strážnych domov, garáže, zastávok a pozemkov s nimi súvisiacich) sa prvotne oceňuje v obstarávacej cene vrátane nákladov na transakciu. Po prvotnom vykázaní sa investičný nehnuteľný majetok oceňuje v obstarávacej cene po odpočítaní kumulovaných oprávok a strát zo zníženia hodnoty.

Zásady pre následné výdavky, odpisovanie a zníženie hodnoty sú zhodné so zásadami stanovenými pre dlhodobý hmotný majetok (Poznámka 4).

Rok 2023	Budovy a infraštruktúra	Pozemky	Celkom
Obstarávacia cena			
K 1. januáru 2023	37 309	10 180	47 489
Prírastky	0	0	0
Úbytky	-66	-72	-138
Preradenie z dlhodobého hmotného majetku (Pozn. 4)	117	1 669	1 786
Preradenie do dlhodobého hmotného majetku (Pozn. 4)	-536	-303	-839
K 31. decembru 2023	36 824	11 474	48 298
Oprávky/zníženie hodnoty			
K 1. januáru 2023	21 299	0	21 299
Prírastky	564	0	564
Úbytky	-184	0	-184
Presuny	-429	0	-429
K 31. decembru 2023	21 250	0	21 250
Účtovná hodnota			
K 1. januáru 2023	16 010	10 180	26 190
K 31. decembru 2023	15 574	11 474	27 048



Rok 2022	Budovy a infraštruktúra	Pozemky	Celkom
Obstarávacia cena			
K 1. januáru 2022	38 705	10 884	49 589
Prírastky	0	0	0
Úbytky	-476	-169	-645
Preradenie z dlhodobého hmotného majetku (Pozn. 4)	100	216	316
Preradenie do dlhodobého hmotného majetku (Pozn. 4)	-1 020	-751	-1 771
K 31. decembru 2022	37 309	10 180	47 489
Oprávky/zníženie hodnoty			
K 1. januáru 2022	21 675	0	21 675
Prírastky	571	0	571
Úbytky	-380	0	-380
Presuny	-567	0	-567
K 31. decembru 2022	21 299	0	21 299
Účtovná hodnota			
K 1. januáru 2022	17 030	10 884	27 914
K 31. decembru 2022	16 010	10 180	26 190

Zníženie hodnoty

V súlade s IAS 36 – Zníženie hodnoty majetku má Spoločnosť vytvorenú k 31. decembru 2023 opravnú položku v hodnote 682 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 802 tis. EUR).

OPRAVNÉ POLOŽKY K INVESTIČNÉMU NEHNUTEĽNÉMU MAJETKU	rok 2023	rok 2022
K 1. januáru	802	922
Tvorba	0	0
Zúčtovanie	-120	-120
K 31. decembru	682	802

Ocenenie v reálnej hodnote

Pre účely zverejnenia bol investičný nehnuteľný majetok ocenený v reálnej hodnote nasledovne.

Majetok	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3
Nemocnice	0	27 710	0
Pozemky	0	698	22 250
Stavby	0	1 231	7 033

K stanoveniu reálnej hodnoty nemocníc, pozemkov a stavieb boli k dispozícii znalecké ohodnotenia majetku a z tohto dôvodu sú ich reálne hodnoty vykazované k 31. decembru 2023 v úrovni 2.

Rozdielne úrovne boli definované takto:

Úroveň 1 – kótované ceny (neupravené) za rovnaké aktíva alebo záväzky na aktívnych trhoch, ku ktorým má Spoločnosť prístup k dátumu ocenenia.

Úroveň 2 – vstupné údaje iné ako kótované ceny zahrnuté do úrovne 1, ktoré sú zistiteľné pre majetok alebo záväzok buď priamo alebo nepriamo.

Úroveň 3 – vstupné údaje ako sú majetok alebo záväzok, ktoré nie sú založené na zistiteľných trhových údajoch.

Oceňovacie techniky použité na odvodenie reálnych hodnôt v úrovni 2 a 3

Reálna hodnota investičného nehnuteľného majetku v úrovni 2 a 3 k 31. decembru 2023 je v hodnote 58 922 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 57 509 tis. EUR). Pre stanovenie reálnej hodnoty investícií boli využité všetky vhodné metódy, v prípade, keď bolo k dispozícii znalecké ohodnotenie majetku, bola prednostne použitá metóda objektivizácie znalecky stanovenej všeobecnej hodnoty príslušného majetku.

Metódy stanovenia reálnej hodnoty pre nasledovný počet majetkových položiek:

POZEMKY	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Znalecký posudok	279	340
Zjednodušená metóda polohovej diferenciácie	1 599	1 361
Výnosová metóda	375	385
Metóda obstarávacej ceny	264	278
Porovnávací metóda (porovnaním s typovo podobným pozemkom v danej lokalite, u ktorého bolo k dispozícii znalecké ohodnotenie)	78	42

STAVBY	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Metóda časovej ceny	334	386
Zjednodušená výnosová metóda	42	45
Metóda objektivizácie znalecky stanovenej všeobecnej hodnoty	52	62
Metóda obstarávacej ceny	44	48
Odborný odhad	52	51

Náklady súvisiace s investičným nehnuteľným majetkom predstavujú hodnotu 642 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 600 tis. EUR) a výnosy z investičného nehnuteľného majetku predstavujú hodnotu 3 196 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 3 079 tis. EUR).

6 Dlhodobý nehmotný majetok

Vykázanie a oceňovanie

Dlhodobý nehmotný majetok sa vykazuje v obstarávacej cene po odpočítaní oprávok/amortizácie a akumulovaných strát zo zníženia hodnoty. Súčasťou obstarávacej ceny sú aj kapitalizované náklady na prijaté úvery a pôžičky súvisiace s obstaraním.

Limit (minimálna hodnota) pre vykazovanie nehmotného majetku je stanovený na vyšší ako 2 400 EUR, ak prevádzkovo-technická funkcia majetku je dlhšia ako jeden rok.

Akýkoľvek zisk alebo strata pri vyradení majetku sa vykazuje vo výkaze komplexného výsledku vo výsledku hospodárenia z prevádzkových činností.

Následné výdavky

Následné výdavky sa kapitalizujú iba vtedy, ak je pravdepodobné, že budúce ekonomické úžitky spojené s výdavkom budú plynúť do Spoločnosti nad rámec jeho pôvodnej výkonnosti. Všetky ostatné výdavky sa účtujú do nákladov v období, s ktorým časovo a vecne súvisia.

Odpisovanie

Dlhodobý nehmotný majetok sa odpisuje rovnomerne počas očakávanej priemernej ekonomickej životnosti. Dlhodobý nehmotný majetok má určenú dobu životnosti s výnimkou licenčných práv na súborné dielo.

Odhadovaná životnosť dlhodobého nehmotného majetku je od 3 rokov do 25 rokov.

Metóda odpisovania, doby životnosti a zostatkové hodnoty majetku sa prehodnocujú ku každému dátumu zostavenia účtovnej závierky a v prípade potreby sú upravené.

Zníženie hodnoty

Ku dňu zostavenia účtovnej závierky Spoločnosť posudzuje účtovnú hodnotu dlhodobého nehmotného majetku, či neexistujú náznaky zníženia hodnoty. V prípade výskytu takýchto indikácií sa vypracuje odhad návratnej hodnoty daného majetku. Návratná hodnota sa rovná reálnej hodnote, zníženej o náklady na predaj alebo použiteľnej hodnote podľa toho, ktorá je vyššia.

Strata zo zníženia hodnoty majetku sa vykazuje vo výkaze komplexného výsledku vo výške, o ktorú účtovná hodnota majetku prevyšuje jeho spätne ziskateľnú sumu. Spätne ziskateľná suma (vyššia suma medzi reálnou hodnotou majetku po odpočítaní nákladov za predaj a hodnotou z používania majetku) bola pri jednotlivom majetku stanovená buď znaleckým posudkom alebo odhadom.

V prípade, že sa Spoločnosť rozhodne zastaviť nedokončené investície, alebo sa významne oddiali ich plánované ukončenie, posúdi prípadné zníženie ich hodnoty a zaúčtuje opravnú položku. V prípade, ak Spoločnosť má majetok v užívaní, ktorý je evidovaný na účtoch obstarania, zo zásady opatrnosti vytvorí opravnú položku vo výške predpokladaných odpisov majetku z vlastných zdrojov.



Rok 2023	Aktivované náklady na vývoj	Softvér	Nedokončené investície	Právo na užívanie	Celkom
Obstarávacia cena					
K 1. januáru 2023	4	53 432	1 560	14 500	69 496
Prírastky	0	567	1 278	6 028	7 873
Úbytky	0	-448	-309	-13 115	-13 872
Presuny	0	1 267	-1 267	0	0
K 31. decembru 2023	4	54 818	1 262	7 413	63 497
Oprávky/zníženie hodnoty					
K 1. januáru 2023	3	43 492	90	12 431	56 016
Prírastky	0	4 317	0	3 075	7 392
Úbytky	0	-465	0	-13 120	-13 585
Presuny	0	0	0	0	0
K 31. decembru 2023	3	47 344	90	2 386	49 823
Zostatková hodnota					
K 1. januáru 2023	1	9 940	1 470	2 069	13 480
K 31. decembru 2023	1	7 474	1 172	5 027	13 674
Rok 2022					
	Aktivované náklady na vývoj	Softvér	Nedokončené investície	Právo na užívanie	Celkom
Obstarávacia cena					
K 1. januáru 2022	4	44 161	2 598	14 730	61 493
Prírastky	0	8 036	1 216	65	9 317
Úbytky	0	-3	-1 016	-295	-1 314
Presuny	0	1 238	-1 238	0	0
K 31. decembru 2022	4	53 432	1 560	14 500	69 496
Oprávky/zníženie hodnoty					
K 1. januáru 2022	3	36 642	540	9 149	46 334
Prírastky	0	7 423	9	3 596	11 028
Úbytky	0	-573	-459	-314	-1 346
Presuny	0	0	0	0	0
K 31. decembru 2022	3	43 492	90	12 431	56 016
Zostatková hodnota					
K 1. januáru 2022	1	7 519	2 058	5 581	15 159
K 31. decembru 2022	1	9 940	1 470	2 069	13 480

V súlade s IAS 36 – Zníženie hodnoty majetku Spoločnosť k 31. decembru 2023 neúčtovala opravnú položku k nedokončeným investíciám (k 31. decembru 2022: 9 tis. EUR). K 31. decembru 2023 má Spoločnosť vytvorenú opravnú položku k nedokončeným investíciám v hodnote 90 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 90 tis. EUR).

Právo na užívanie

Spoločnosť vykazuje „Právo na užívanie“ z prenájmu v časti „Dlhodobý nehmotný majetok“ a „Ostatné záväzky“. Súčasťou Práva na užívanie je prenájom budov, stavieb, energetických a hnacích strojov a zariadení, pracovných strojov a zariadení, dopravných prostriedkov a pozemkov.

Spoločnosť vykazuje k dátumu začiatku prenájmu právo na užívanie majetku a lízingový záväzok. Právo na užívanie majetku sa prvotne oceňuje obstarávacou cenou, ktorá pozostáva zo sumy prvotného ocenenia lízingového záväzku upravenú o všetky lízingové splátky uskutočnené pred dátumom začatia alebo v tento deň, všetkých počiatočných priamych nákladov a odhadu nákladov, ktoré vzniknú nájomcovi pri rozobratí a odstránení majetku a pri obnove miesta, na ktorom sa nachádza.

Právo na užívanie majetku sa následne odpisuje rovnomerne od dátumu začatia do konca doby lízingu. Ak sa lízingom na konci doby lízingu prevádza vlastníctvo identifikovaného majetku, Spoločnosť odpisuje právo na užívanie majetku od dátumu začiatku do konca doby použiteľnosti identifikovaného majetku na rovnakom základe ako dlhodobý hmotný a nehmotný majetok. Okrem toho sa právo na používanie pravidelne znižuje o prípadné straty zo zníženia hodnoty a upravuje o akékoľvek precenenie lízingového záväzku.

Lízingový záväzok sa prvotne oceňuje súčasnou hodnotou lízingových splátok, ktoré k tomuto dátumu nie sú uhradené, diskontovaný použitím prírastkovej úrokovej sadzby Spoločnosti. Do 31. decembra 2022 Spoločnosť použila úrokovú sadzbu 2 % a od 1. januára 2023 používa úrokovú sadzbu 4 %.

Lízingové splátky zahrnuté do ocenenia lízingového záväzku sa skladajú z (i) fixných splátok presne definovaných v zmluve a (ii) ostatných platieb, ak sú v zmluve jednoznačne určené a je viac ako pravdepodobné, že Spoločnosť ako nájomca ich bude musieť uhradiť.

Spoločnosť sa rozhodla nevykazovať právo na užívanie majetku a lízingové záväzky v prípade lízingov s nízkou hodnotou (4 000,- EUR bez DPH alebo nižšia) a krátkodobých lízingov (doba prenájmu 12 mesiacov alebo kratšia). Spoločnosť vykazuje lízingové splátky spojené s týmito lízingmi ako náklad rovnomerne počas doby lízingu vo výkaze komplexného výsledku.

Spoločnosť sa rozhodla neoddeľovať časti, ktoré nesúvisia s lízingom od častí súvisiacich s lízingom, celá zmluva sa zaúčtuje ako lízing.

(i) Účtovná hodnota aktív s právom na užívanie ku koncu obdobia vykazovania:

PRÁVO NA UŽÍVANIE	31. december 2023	31. december 2022
Budovy	195	217
Stavby	296	369
Energetické a hnacie stroje a zariadenia	16	19
Pracovné stroje a zariadenia	5	6
Dopravné prostriedky	4 313	1 223
Pozemky	201	235
Právo na užívanie spolu	5 026	2 069



Závazok z prenájmu	rok 2023	rok 2022
dlhodobý	1 695	744
krátkodobý	3 173	1 501

(ii) Odpisy týkajúce sa aktív s právom užívania podľa triedy podkladového aktíva:

VÝŠKA ODPISOV PRÁVA NA UŽÍVANIE	rok 2023	rok 2022
Budovy	37	36
Stavby	73	59
Energetické a hnacie stroje a zariadenia	3	3
Pracovné stroje a zariadenia	1	1
Dopravné prostriedky	2 810	3 283
Pozemky	40	53
Odpisy Práva na užívanie spolu	2 964	3 435

NÁKLADY SÚVISIACE S LÍZINGOM	rok 2023	rok 2022
úrokový náklad na lízingové splátky	157	83
náklady súvisiace s krátkodobými lízingmi	17	12
náklady súvisiace s lízingmi majetku s nízkou hodnotou	2	2

Celkový odliv peňažných prostriedkov na prenájom za rok 2023 predstavuje hodnotu 3 665 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 3 980 tis. EUR).

7 Finančné investície

Podiely v dcérskych a pridružených spoločnostiach a ostatných investíciách sa vykazujú v obstarávacej cene. Obstarávaciu cenu investície v dcérskej a pridruženej spoločnosti tvoria náklady súvisiace s obstaraním investície a predstavujú reálnu hodnotu zaplatenej ceny a priamo súvisiace transakčné náklady. Výnosy súvisiace s finančnými investíciami ako sú dividendy, sa vykazujú po nadobudnutí právneho nároku na dividendy vo výkaze komplexného výsledku v rámci finančných výnosov. V prípade dlhodobého finančného majetku určeného na predaj sa finančné investície precenia na reálnu hodnotu do vlastného imania a precenenie sa vykáže v ostatnom komplexnom výsledku hospodárenia. Pri predaji dlhodobého finančného majetku bude precenenie presunuté do ziskov a strát.

	Dcérske spoločnosti	Pridružené spoločnosti	Ostatné investície	Celkom 2023	Celkom 2022
Počiatkový stav k 1.1.	1 009	6 464	151	7 624	5 649
Prírastky	0	0	0	0	1 975
Úbytky	0	5 000	0	5 000	0
Konečný stav k 31.12.	1 009	1 464	151	2 624	7 624

Spoločnosť Breitspur Planungsgesellschaft mbH in Liqu, Viedeň vstúpila do likvidácie dňa 1. januára 2023 na základe uznesenia Valného zhromaždenia konaného dňa 13. decembra 2022. K 1. decembru 2023 došlo k zániku a výmazu obchodnej spoločnosti Breitspur Planungsgesellschaft mbH, na základe čoho bola pridružená spoločnosť vyradená z finančných aktív.

Štruktúra majetkových účastí Spoločnosti k 31. decembru 2023:

Obchodné meno a sídlo	Výška vlastného imania	Výsledok hospodárenia	Krajina registrácie	Majetková účasť %	Základná činnosť
Dcérske spoločnosti					
Stabilita, d. d. s., a. s., Košice (Poznámka 30)	11 663	703	Slovensko	55,26	správa doplnkových dôchodkových fondov
Pridružené spoločnosti					
ŽPSV, a. s., Čaňa (Poznámka 30)	6 003	634	Slovensko	41,06	výroba betónových výrobkov, prefabrikátov a konštrukcií pre stavebné účely
Ostatné investície					
HIT RAIL, b. v., Amsterdam, Holandsko	3 621	163	Holandsko	4,00	realizácia prepojenia informačných systémov železníc v rámci UIC

Prezentované údaje hospodárenia pridružených spoločností nie sú zostavené podľa IFRS.

8 Zásoby

Zásoby sú ocenené v obstarávacej cene alebo v čistej realizovateľnej hodnote, podľa toho, ktorá je nižšia. Obstarávacia cena je stanovená na základe metódy váženého priemeru pre jednotlivé položky zásob a zahrňuje cenu obstarania a náklady súvisiace s obstaraním zásob.

Zníženie hodnoty zásob sa upravuje vytvorením opravnej položky vo výške rozdielu medzi obstarávacou cenou a čistou realizovateľnou hodnotou. Spoločnosť vytvára opravnú položku aj k pomaly obrátkovým a zastaraným zásobám na základe pravidelného prehodnotenia vekovej štruktúry a posúdenia manažmentu.

Pre zabezpečenie okamžitej a mimoriadnej údržby a opráv pri poruchách ohrozujúcich bezpečnosť a plynulosť železničnej prevádzky, udržiava Spoločnosť v určitých prevádzkových skladoch zásoby stálej zálohy. Ako dlhodobo potrebné zásoby eviduje Spoločnosť také zásoby, ktoré už nie sú bežne dostupné na trhu a sú určené na používané zariadenia, pričom ich zásoba musí byť úmerná počtu týchto zariadení. K stálym zálohám a dlhodobo potrebným zásobám sa opravné položky nevytvárajú.

	Obstarávacia cena 2023	Účtovná hodnota 2023	Obstarávacia cena 2022	Účtovná hodnota 2022
Výrobky stroj. a kovosprac. priemyslu	5 862	3 783	5 788	3 866
Výrobky elektrotech. priemyslu	3 028	2 031	3 013	1 837
Výrobky hutníckeho priemyslu	3 105	2 744	2 290	1 922
Výrobky chemického priemyslu	1 322	1 232	1 363	1 263
Osobné ochranné pracovné prostriedky a rovnošaty	939	923	919	903
Stavebné materiály a výrobky drevospracujúceho priemyslu	701	590	633	528
Ostatný materiál	466	265	495	369
Zásoby celkom	15 423	11 568	14 501	10 688

Z CELKOVÉHO STAVU ZÁSOB EVIDUJE SPOLOČNOSŤ:	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Zásoby stálej zálohy	2 283	2 315
Dlhodobo potrebné zásoby	541	653

V rámci zásob má Spoločnosť zadaný zoznam strategických tovarov vo výške 11 282 tis. EUR.



Zníženie hodnoty

Spoločnosť vytvorila opravné položky k pomalyobrátkovým a zastaraným zásobám porovnaním ocenenia v účtovníctve k 31. decembru 2023 s čistou realizovateľnou hodnotou.

VÝVOJ OPRAVNEJ POLOŽKY K ZÁSOBÁM

Stav k 31.12.2022	3 813
Tvorba	2 311
Vyradenie zásob	-73
Zánik opodstatnenosti	-2 196
Stav k 31.12.2023	3 855

Spoločnosť eviduje v podsúvahovej evidencii zásoby materiálu mobilizačných rezerv – program 222 vo výške 11 447 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 11 197 tis. EUR) a materiál v skladoch civilnej obrany vo výške 724 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 731 tis. EUR).

9 Pohľadávky z obchodného styku a ostatné pohľadávky

Vykázanie a ocenenie

Pohľadávky z obchodného styku a ostatné pohľadávky sú prvotne oceňované v transakčnej cene. Následne sú klasifikované a oceňované v amortizovanej hodnote použitím metódy efektívnej úrokovej miery.

Spoločnosť drží pohľadávku s cieľom inkasovať zmluvné peňažné toky a zmluvné podmienky vedú v stanovených dátumoch k peňažným tokom, ktoré predstavujú výhradne platby istiny a úrokov z nesplatennej sumy istiny.

Zisk alebo strata z vyradenia predtým vykázaných pohľadávky sa vykazuje vo výsledku hospodárenia.

Zníženie hodnoty

Spoločnosť uplatňuje pre obchodné a krátkodobé pohľadávky zjednodušený model posudzovania a účtovania strát zo zníženia hodnoty pohľadávok používaním maticového prístupu opravných položiek. Podľa tohto maticového prístupu sa opravná položka vypočíta ako suma pohľadávok vo vopred určenej kategórii dní po splatnosti vynásobená historickou mierou strát spojenou s touto časovou kategóriou a upravená o výhľadové informácie.

Významné pohľadávky sa posudzujú s použitím metódy očakávaných diskontovaných peňažných tokov a expertného prístupu.

Zmeny v opravných položkách na očakávané straty sú účtované v rámci prevádzkových nákladov (Poznámka 25).

DLHODOBÉ POHLADÁVKY	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Dlhodobé pohľadávky z obchodného styku	69	38
Poskytnuté preddavky na dlhodobý hmotný majetok	9 062	9 003
Pohľadávky za predaj bytov	58	95
Ostatné dlhodobé pohľadávky	536	36
Opravné položky	-5 541	-5 618
Dlhodobé pohľadávky celkom	4 184	3 554

Dlhodobé pohľadávky sú zvýšené z dôvodu uzatvorených splátkových kalendárov za predaj nehnuteľností.

VÝVOJ OPRAVNEJ POLOŽKY K DLHODOBÝM POHLADÁVKAM

Stav k 31.12.2022	5 618
Tvorba	7
Zúčtovanie	-84
Stav k 31.12.2023	5 541

Opravné položky sú vytvorené k poskytnutým preddavkom na obstaranie dlhodobého majetku.



KRÁTKODOBÉ POHLADÁVKY Z OBCHODNÉHO STYKU	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Pohl'adávky z obchodného styku	74 190	74 008
Poskytnuté preddavky	201	226
Ostatné pohľadávky z obchodného styku	3 102	1 129
Opravné položky	-63 113	-63 187
Krátkodobé pohľadávky z obchodného styku celkom	14 380	12 176

Zvýšenie pohľadávok z obchodného styku je spôsobené najmä z dodávateľských dobropisov za vyúčtovanie elektriny.

Pohl'adávky z obchodného styku po lehote splatnosti sú v hodnote 63 978 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 64 359 tis. EUR). Pohl'adávky z obchodného styku sú bezúročné a vo všeobecnosti splatné od 14 do 60 dní (Poznámka 3).

VÝVOJ OPRAVNEJ POLOŽKY K POHLADÁVKAM Z OBCHODNÉHO STYKU	ku krátkodobým pohl'adávkam	Z toho: pohl'adávkam voči dlžníkom v konkurze
Stav k 31.12.2022	63 187	954
Tvorba	515	39
Zúčtovanie z dôvodu odpisu pohľadávky	-192	-65
Zúčtovanie z dôvodu úplného alebo čiastočného uhradenia	-397	-37
Stav k 31.12.2023	63 113	891



OSTATNÉ POHLADÁVKY A AKTÍVA	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Ostatné pohľadávky	2 326	2 295
Pohľadávky voči štátu	95 079	58 993
Náklady budúcich období	525	610
Opravné položky	-1 756	-1 690
Ostatné pohľadávky a aktíva celkom	96 174	60 208

V pohľadávkach voči štátu je evidovaný nárok na investičné dotácie k investičným záväzkom zo stavieb, pri ktorých je isté, že v budúcich obdobiach budú dotácie načerpané vo výške 92 610 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 55 460 tis. EUR). Najvyšší nárok je na dostavbu zriaďovacej stanice Uzol Žilina – Teplička a modernizáciu železničného úseku Váh – Varín – Strečno vo výške 19 127 tis. EUR, na modernizáciu železničnej trate Žilina – Košice, úsek Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), 1. etapa (Poprad – Lučivná) vo výške 17 441 tis. EUR (Poznámka 13).

Zároveň v pohľadávkach voči štátu Spoločnosť eviduje nadmerný odpočet DPH vo výške 2 469 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 3 533 tis. EUR).

VÝVOJ OPRAVNEJ POLOŽKY K OSTATNÝM POHLADÁVKAM

Stav k 31.12.2022	1 690
Tvorba	87
Zúčtovanie z dôvodu odpisu pohľadávky	-4
Zúčtovanie z dôvodu úplného alebo čiastočného uhradenia	-17
Stav k 31.12.2023	1 756

10 Peniaze a peňažné ekvivalenty

Peniaze a peňažné ekvivalenty tvoria peňažné prostriedky v banke a v pokladni a krátkodobé vklady so splatnosťou do troch mesiacov od dátumu obstarania, pri ktorých existuje len nízke riziko, že dôjde k zmene ich hodnoty.

	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Hotovosť a ceniny	34	42
Peniaze v banke	28 528	46 881
Peniaze v banke - prostriedky účelovo viazané	125 862	135 918
Peniaze a peňažné ekvivalenty vo výkaze finančnej pozície	154 424	182 841
Peniaze a peňažné ekvivalenty vo výkaze peňažných tokov	154 424	182 841

Úrokové sadzby z vkladov na bežných účtoch v bankách sa pohybovali pri pohyblivých sadzbách v rozmedzí od 3,2 % p. a. do 3,7 % p. a..

V konečnom stave peňazí a peňažných ekvivalentov sú zahrnuté aj prijaté zálohové platby účelovo viazané na financovanie projektov Nástroja na prepájanie Európy (Connecting Europe Facility - CEF) vo výške 102 387 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 113 449 tis. EUR).



Poskytnuté zálohové platby sa použijú na priebežné financovanie vykonaných prác na schválených stavbách.

Zálohové platby k 31. decembru 2023 sú viazané na nasledovné projekty:

Modernizácia dvoch úsekov železničnej trate Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR	86 287
Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves - Kúty štátna hranica	3 038
Komplexná rekonštrukcia a elektrifikácia trate Devínska Nová Ves - št. hranica (Marchegg)	6 003
Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR - Čadca - Krásno na Kysucou (mimo), 3. etapa, Čadca - štátna hranica SR/ČR - realizácia	5 932
Implementácia GSM-R do siete ŽSR, úsek Varín - Košice - Čierna nad Tisou štátna hranica	614
Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR, úsek Malacky (mimo) - Kúty", projektová dokumentácia	513

11 Vlastné imanie

Základné imanie predstavuje investíciu štátu do Spoločnosti, a to vo forme peňažných a majetkových vkladov. Jeho celková výška je 800 170 tis. EUR, pričom oproti minulému účtovnému obdobiu nenastala v tejto oblasti žiadna zmena.

Na základe Uznesenia Správnej rady ŽSR zo zasadnutia dňa 13. apríla 2023 sa výsledok hospodárenia za minulé účtovné obdobie - strata vo výške 78 173 tis. EUR zúčtoval s nerozdeleným ziskom minulých rokov.

Kapitálové fondy zahŕňajú vklady kapitálu, ktoré nezvyšujú základné imanie Spoločnosti. Štát neustále skúma právny nárok na pozemky spravované Spoločnosťou a ich hodnotu, na základe čoho periodicky vkladá do Spoločnosti ďalší majetok a koriguje stanovené administratívne hodnoty. Počas roka 2023 boli korigované a celkom zvýšené administratívne hodnoty pozemkov vo výške 4 495 tis. EUR (k 31. decembru 2022: znížené o 5 188 tis. EUR). Kapitálové fondy tiež zahŕňajú precenenia zamestnaneckých požitkov v súlade s IAS 19, ktoré sú založené na poistno-matematických metódach a odloženú daň súvisiacu s precenením zamestnaneckých požitkov.

Zákonný rezervný fond sa tvorí v zmysle § 15 zákona č. 258/1993 Z. z. o Železniciach Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov a dopĺňa sa sumou vo výške minimálne 5 % zo zisku, a to až do výšky 5 % z hodnoty majetku, s ktorým majú ŽSR právo hospodárenia, okrem hodnoty železničnej infraštruktúry. Účtovná hodnota majetku v správe ŽSR, okrem majetku železničnej infraštruktúry bola k 31. decembru 2023 vo výške 202 711 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 182 001 tis. EUR). Zákonný rezervný fond je vytvorený vo výške 19 597 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 19 597 tis. EUR), čo predstavuje viac ako 5 % z hodnoty majetku, okrem hodnoty železničnej infraštruktúry.

12 Úvery

Všetky úvery s výnimkou lízingov sa prvotne vykazujú v reálnej hodnote prijatého protiplnenia po odpočítaní nákladov spojených so získaním úveru. Po prvotnom vykázaní sa vykazujú v amortizovanej zostatkovej cene použitím metódy efektívnej úrokovej miery. Amortizovaná zostatková cena sa vypočíta tak, že sa zohľadnia všetky náklady a diskonty alebo prémie pri vysporiadaní. Náklady na dlhovú službu vynaložené v súvislosti so zhotovením akéhokoľvek aktíva spĺňajúceho podmienky aktivácie týchto nákladov sa aktivujú ako súčasť jeho obstarávacej ceny a to počas obdobia potrebného na dokončenie aktíva a jeho uvedenia do stavu spôsobilosti na jeho zamýšľané použitie. Ostatné náklady na dlhovú službu sú účtované do nákladov.

ÚVERY	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Dlhodobé úvery		
Tatrabanka - investičný úver, splatnosť 30. júna 2026	12 740	22 740
Tatrabanka - investičný úver, splatnosť 31. decembra 2027	23 250	24 750
SLSP - investičný úver, splatnosť 31. decembra 2041	8 500	9 000
SIH - diagnostické vozidlá, splatnosť 31. decembra 2042	28 869	29 280
SIH - ŽST Košice-rekonštrukcia, splatnosť 31. decembra 2045	12 774	10 000
SIH - ŽST Maťovce, ŽST Kysak a ŽST Košice, splatnosť 31. decembra 2045	14 900	0
Celkom dlhodobé úvery	101 033	95 770
Krátkodobé úvery vrátane krátkodobej časti dlhodobých úverov		
Tatrabanka - investičný úver	10 000	10 000
Tatrabanka - investičný úver	1 500	1 500
SLSP - investičný úver	500	500
SIH - diagnostické vozidlá	1 171	1 131
Úroky z úverov	9	5
Celkom krátkodobé úvery	13 180	13 136
Úvery celkom	114 213	108 906

Spoločnosť uhradila splátky istiny úverov v celkovej výške 12 370 tis. EUR (z toho 370 tis. EUR tvorila splátka istiny za SIH – diagnostické vozidlá). Splátky úrokov k 30. júnu a k 31. decembru spolu boli uhradené vo výške 1 540 tis. EUR. Úroky z úverov boli v roku 2023 zaúčtované do nákladov vo výške 1 346 tis. EUR (za rok 2022: 190 tis. EUR) a aktivované ako prírastok majetku vo výške 198 tis. EUR (za rok 2022: 204 tis. EUR).

V novembri 2023 bola uzatvorená Zmluva o úvere medzi National Development Fund II., a. s. (SIH) a ŽSR na financovanie investičných akcií – ŽST Maťovce, predĺženie koľaje a komplexnej rekonštrukcie výhybiek; ŽST Kysak, obnova výhybiek č. 23, 25ab, 27, 29, 30ab, 31, 32, 33, 34; ŽST Košice – rekonštrukcia nástupísk č. 1, 2, 3 a komplexnej rekonštrukcie železničného zvršku koľ. č. 11, 9, 8, 7, 6, 5, 3a, 1 s úverovým limitom 14 900 tis. EUR. K 31.12.2023 došlo k načerpaniu tohto úveru v celkovej výške 14 900 tis. EUR.



Stav načerpania a použitia úverových prostriedkov k 31.12.2023

Načerpanie úveru SIH – diagnostické vozidlá	30 410
Načerpanie úveru SIH – ŽST Košice - rekonštrukcia	12 774
Načerpanie úveru SIH – ŽST Maťovce, ŽST Kysak a ŽST Košice	14 900
Načerpanie úverových prostriedkov SIH k 31.12.2023	58 084
Použitie úveru SIH – diagnostické vozidlá	27 330
Použitie úveru SIH – ŽST Košice - rekonštrukcia	8 197
Použitie úverových prostriedkov SIH k 31.12.2023	35 527
Zostatok úverových prostriedkov SIH k 31.12.2023	22 557

Prostriedky nadobudnuté na základe Zmlúv o úvere medzi National Development Fund II., a.s. (SIH) a ŽSR sa začínajú úročiť dňom použitia úveru. Použitie úveru predstavuje úhradu faktúry dodávateľovi na základe projektovej zmluvy z prostriedkov úveru.

Splácanie istín úverov SIH začne po kolaudácií diela, resp. po podpise akceptačného protokolu, najneskôr však v konečný deň splatnosti.

13 Štátne dotácie a dotácie EÚ

Štátne dotácie a dotácie EÚ sa nevykazujú, pokiaľ neexistuje primerané uistenie, že Spoločnosť bude konať v súlade s podmienkami, ktoré sa na ňu vzťahujú, a že Spoločnosť tieto dotácie dostane. Nárok na dotáciu sa vykáže, ak bude aktívum financované z dotácie dodanej a Spoločnosťou prevzaté.

Ak sa dotácia vzťahuje na úhradu nákladov, vykazuje sa ako výnos v období potrebnom na systematické kompenzovanie dotácie s nákladmi, na ktorých úhradu je dotácia určená. V rámci dotácii na úhradu nákladov Spoločnosť zaúčtovala Dotáciu na zabezpečenie prevádzkovania železničnej infraštruktúry (Poznámka 18).

Ak sa dotácia vzťahuje na obstaranie dlhodobého majetku, reálna hodnota dotácie sa účtuje do výnosov budúcich období a rovnomerne sa zúčtováva do výkazu komplexného výsledku počas odhadovanej životnosti príslušného majetku.

Operačný program integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

V rámci Operačného programu integrovaná infraštruktúra Spoločnosť v roku 2023 čerpala dotácie na časť EU a časť spolufinancovania v celkovej výške 196 346 tis. EUR (v roku 2022: 99 782 tis. EUR) najmä na nižšie uvedené akcie.

PRIORITNÁ OS Č. 1	rok 2023	rok 2022
Trat' Púchov - Žilina, I. etapa, úsek Púchov - Považská Teplá	19 863	8 055
Dostavba zriaďovacej stanice Žilina - Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, realizácia	61 816	58 434
Implementácia TSI v podmienkach ŽSR	10 979	1 128
Modernizácia Bratislavského tunela č. 2, ŽST Bratislava hl. stanica	4 449	347
Implementácia ERTMS na úseku Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR (Stavba B)	107	360
ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR - Čadca - Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, úsek Svrčinovec - štátna hranica SR/ČR (Sekcia B)	165	0

PRIORITNÁ OS Č. 3	rok 2023	rok 2022
Terminál integrovanej osobnej prepravy v Bratislave, úsek Devínska Nová Ves - Bratislava hlavná stanica - Podunajské Biskupice, PD	0	115
Zastávka Nové Košariská - záchytné parkovisko pre individuálnu automobilovú dopravu	0	38
Výstavba terminálov integrovanej osobnej prepravy v Bratislave – Bratislava – Vrakuňa, projektová príprava (DSPRS) a realizácia (TIOP č.7 -Vrakuňa)	149	0



PRIORITNÁ OS Č. 5	rok 2023	rok 2022
ŽST Trnovec nad Váhom – ŽST Tvrdošovce, modernizácia koľaje č. 1 a č. 2	32 379	0
ŽST Nové Zámky - ŽST Palárikovo, modernizácia koľaje č. 1 a č. 2	22 959	4 479
Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach - Moldava nad Bodvou, realizácia	22 443	9 022
ŽST Barca, modernizácia výhybiek č. 1-20	8 278	0
Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov, realizácia	5 784	5 234
ŽST Krompachy, modernizácia výhybiek č. 23 - 30	3 564	0
ŽST Dvory nad Žitavou, modernizácia výhybiek č. 14 - 20	3 072	6 372
Optimalizácia trate Prievidza – Jelšovce, 1. etapa	119	0
Boleráz - Smolenice, modernizácia železničného zvršku koľaje č. 1	0	6 198

Investičné dotácie zo štátneho rozpočtu

Spoločnosť čerpala v roku 2023 investičné dotácie zo štátneho rozpočtu (ŠR) v zmysle zmluvy z rozpočtovej kapitoly MD SR vo výške 66 829 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 95 328 tis. EUR). Z uvedenej dotácie bolo zabezpečené financovanie investičných akcií v rámci rozpočtových prvkov:

	rok 2023	rok 2022
Výstavba a obnova železničnej siete	16 493	18 783
<i>Z toho najvýznamnejšie čerpanie na investičné akcie:</i>		
Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) - Krompachy. 1.etapa	13 849	5 523
ŽST Kraľovany - ŽST Ľubochňa, rekonštrukcia koľají č. 1, 2	689	1 414
Modernizácia žel. trate Žilina - Košice, úsek Kysak (mimo) - Košice, projektová dokumentácia	937	0
ŠR mimo spolufinancovania + NN OPII	17 182	55 691
<i>Z toho najvýznamnejšie čerpanie na investičné akcie:</i>		
Trat' Púchov - Žilina, I. etapa, úsek Púchov - Považská Teplá	258	50 777
Dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička (Uzol Žilina), realizácia	7 535	3 551
ŽST Nové Zámky - ŽST Palárikovo, modernizácia koľaje č. 1 a č. 2	2 853	0
ŽST Barca, modernizácia výhybiek č. 1-20	2 414	0
Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov, realizácia	1 977	0
ŽST Trnovec nad Váhom - ŽST Tvrdošovce, modernizácia koľaje č. 1a č. 2	1 301	0
Projekty CEF - spolufinancovanie zo ŠR a NN CEF	33 154	20 854
<i>Z toho najvýznamnejšie čerpanie na investičné akcie:</i>		
Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek Liptovský Mikuláš - Poprad Tatry (mimo), 1.etapa (Poprad - Lučivná)	12 103	13 864
Modernizácia železničného úseku Váh - Varín - Strečno (sekcia 1)	15 452	4 334
Modernizácia dvoch úsekov železničnej trate štátna hranica ČR/SR - Devínska Nová Ves	4 769	0
	66 829	95 328

CEF – Nástroj na prepájanie Európy

Spoločnosť použila dotáciu CEF vo výške 39 956 tis. EUR na nižšie uvedené akcie:

Modernizácia železničnej trate Váh – Varín – Strečno (Sekcia č. 1)	13 611	0
Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR (stavba A)	7 993	0
Implementácia GSM-R na železničnej trati Varín – Košice - Čierna nad Tisou, štátna hranica	6 292	0
Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo) – 1. etapa (Poprad – Lučivná)	7 867	0
Modernizácia železničného úseku Čadca – Svrčinovec zastávka (vrátane) (sekcia A)	4 168	0
Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR, úsek Malacky (mimo Kúty)	25	0
	39 956	0

Nárok na dotácie

Spoločnosť eviduje nárok na investičné dotácie k investičným záväzkom zo stavieb, pri ktorých je isté, že v budúcich obdobiach budú dotácie načerpané. Najvyšší nárok na dotáciu je najmä na stavby: dostavba zriaďovacej stanice Uzol Žilina - Teplička a modernizáciu železničného úseku Váh – Varín - Strečno vo výške 19 127 tis. EUR, na modernizáciu železničnej trate Žilina – Košice, úsek Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), 1. etapa (Poprad – Lučivná) vo výške 17 441 tis. EUR,

CELKOVÝ STAV ŠTÁTNYCH DOTÁCIÍ A DOTÁCIÍ EÚ

Stav k 31.12.2022	1 881 957
Načerpanie dotácií	
Operačný program integrovaná infraštruktúra 2014-2020	196 347
Použitá a prijatá investičná dotácia zo štátneho rozpočtu	66 829
Nárok na dotácie (zvýšenie)	37 149
Použitie dotácie vo výške odpisov a vratky	-69 048
Zrušenie dotácie – likvidácia spoločnosti Breitspur	-5 000
Použitie zálohy CEF – časť EÚ (zvýšenie)	39 956
Stav k 31.12.2023	2 148 190
Z toho dlhodobá časť	2 079 603
krátkodobá časť	68 587

14 Závazky z obchodného styku a ostatné záväzky

Závazky z obchodného styku a ostatné záväzky sú prvotne oceňované v reálnej hodnote a následne oceňované v amortizovanej hodnote pomocou metódy efektívnej úrokovej miery. Úroky a zisky a straty z prepočtu cudzích mien sa vykazujú vo výsledku hospodárenia. Ostatné dlhodobé záväzky (zábezpeky) sú diskontované na súčasnú hodnotu s použitím úrokovej miery 3,5 %.

Zisk alebo strata z vyradenia predtým vykazovaného záväzku sa vyazuje vo výsledku hospodárenia.

OSTATNÉ DLHODOBÉ ZÁVÄZKY	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Závazky zo sociálneho fondu	410	218
Ostatné dlhodobé záväzky	2 532	3 716
Závazok z prenájmu	1 695	744
Nájomné prijaté vopred	1 477	1 660
Zálohové platby CEF – časť EÚ	92 970	86 472
Ostatné dlhodobé záväzky celkom	99 084	92 810

Nárast ostatných dlhodobých záväzkov bol spôsobený prijatím zálohových platieb účelovo viazaných na financovanie projektov Nástroja na prepájanie Európy (Connecting Europe Facility – CEF) (Poznámka 10).

ŠTRUKTÚRA SOCIÁLNEHO FONDU	rok 2023	rok 2022
Stav fondu k 1.1.	218	254
Tvorba	2 105	1 897
Čerpanie	1 913	1 933
z toho:		
príspevok na stravovanie	820	833
príspevok na regeneráciu pracovnej sily	514	535
Zostatok k 31.12.	410	218

KRÁTKODOBÉ ZÁVÄZKY Z OBCHODNÉHO STYKU	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Závazky z obchodného styku	65 718	72 322
Prijaté preddavky	1 383	3 941
Ostatné záväzky	3 405	1 381
Krátkodobé záväzky z obchodného styku celkom	70 506	77 644

Z celkovej hodnoty krátkodobých záväzkov z obchodného styku eviduje Spoločnosť 43 814 tis. EUR investičných záväzkov (k 31. decembru 2022: 44 907 tis. EUR) a 26 692 tis. EUR prevádzkových záväzkov (k 31. decembru 2022: 32 737 tis. EUR). Prijaté preddavky predstavujú najmä prijaté zálohy zo zmlúv o budúcej kúpnej zmluve.



ZÁVÄZKY VOČI VEREJNOPRÁVNÝM INŠTITÚCIÁM	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Závazky voči poisťovniam	11 476	11 934
Závazky voči daňovému úradu	2 385	2 764
Závazky voči verejnoprávnym inštitúciám celkom	13 861	14 698

OSTATNÉ ZÁVÄZKY	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Zamestnanci	23 373	22 573
Zálohové platby CEF – časť EÚ	9 417	26 977
Ostatné záväzky	3 017	20 439
Závazky z prenájmu	3 277	1 606
Ostatné záväzky celkom	39 084	71 595

Pokles zálohových platieb CEF bol spôsobený použitím účelovo viazaných prostriedkov na financovanie časti EU z projektov Nástroja na prepájanie Európy (Connecting Europe Facility – CEF) (Poznámka 10). Zníženie ostatných záväzkov je z dôvodu úhrady záväzku voči MD SR z titulu povinnosti vrátenia finančných prostriedkov za OPII.

ČASOVÉ ROZLIŠENIE	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Bezodplatne prijatý odpisovaný dlhodobý majetok	16 645	13 192
Bezodplatne prijatý materiál - covid 19	0	11
Ostatné výnosy budúcich období	191	192
Výdavky budúcich období	16	13
Časové rozlíšenie celkom	16 852	13 408

Najvýznamnejšie položky bezodplatne prijatého odpisovaného majetku tvoria najmä položky prevzatých objektov vyvolaných investícií od Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. v účtovnej hodnote 4 266 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 3 005 tis. EUR), prevzatých darovaných úprav oznamovacích a zabezpečovacích zariadení od spoločnosti Žilina Invest, s. r. o. v účtovnej hodnote 1 274 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 1 503 tis. EUR) a prevzaté objekty vyvolaných úprav od MD SR v účtovnej hodnote 748 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 780 tis. EUR).

15 Rezervy

Spoločnosť vykazuje nasledovné rezervy k 31. decembru 2023:

- rezerva na environmentálnu záťaž
- rezerva na súdne spory
- rezerva na demoláciu objektov
- rezerva na zamestnanecké požitky (Poznámka 16)

Tvorba rezervy sa účtuje na príslušné nákladové účty zodpovedajúce povahe nákladov a použitie rezervy sa vykazuje ako zníženie na príslušných nákladových účtoch (Poznámka 25). Zúčtovanie diskontovania rezervy sa účtuje do finančných nákladov ako úrokový náklad (Poznámka 26).

	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Environmentálna záťaž: dlhodobá časť	66 407	63 467
krátkodobá časť	0	0
Súdne spory	2 302	1 426
Rezervy na demoláciu objektov	2 513	2 331
Rezerva na zamestnanecké požitky (Poznámka 16)	48 704	40 036
Rezervy celkom	119 926	107 260

VÝVOJ REZERV	Rezerva na environmentálne záťaže	Rezerva na súdne spory	Rezerva na demoláciu objektov	Rezervy celkom
Stav k 31.12.2022	63 467	1 426	2 331	67 224
Tvorba	0	941	478	1 419
Úrokové náklady	2 940	0	0	2 940
Použitie z dôvodu zrealizovania	0	-2	-63	-65
Zrušenie - pominutie dôvodu	0	-63	-233	-296
Stav k 31.12.2023	66 407	2 302	2 513	71 222

Rezerva na environmentálne záťaže

Rezerva na environmentálne záväzky sa tvorí vtedy, keď je vznik nákladov na vyčistenie životného prostredia pravdepodobný a tieto náklady sa dajú spoľahlivo odhadnúť. Výška vykazanej rezervy je najlepším odhadom potrebných výdavkov budúcich období. Načasovanie peňažných tokov odzrkadľuje súčasné zhodnotenie priorit vedením Spoločnosti, technologické zabezpečenie a neodkladnosť plnenia takýchto povinností.

Spoločnosť má vytvorenú rezervu na odhadované náklady na nápravu environmentálnych škôd, spôsobených znečistením pôdy a podzemných vôd. Hodnota rezervy bola stanovená na základe odhadov, ktoré vypracoval interný environmentálny tím Spoločnosti. Čerpanie tejto rezervy sa predpokladá v časovom horizonte 1 - 10 rokov. Spoločnosť vykonala v súlade s environmentálnymi zásadami revíziu

vytvorenej rezervy. Dlhodobá časť rezervy je k 31. decembru 2023 prepočítaná bezrizikovou úrokovou mierou 3,5 % (k 31. decembru 2022: 4,0 %).

Úrokové náklady zo zúčtovania diskontu k týmto rezervám v dôsledku plynutia času predstavujú výšku 2 940 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 0 EUR), úrokové výnosy predstavujú výšku 0 EUR (k 31. decembru 2022: 3 432 EUR).

Rezerva na súdne spory

Rezerva na súdne spory sa tvorí, ak Spoločnosť žaluje iný subjekt v súdnom, správnom alebo inom konaní o zaplatení určitej konkrétnej sumy, pričom ukončenie súdneho sporu v neprospech Spoločnosti je viac ako pravdepodobné. Vedenie Spoločnosti sa pri zhodnotení predpokladaných výsledkov súdnych sporov spolieha na vlastné odborné posúdenie.

Vykázané sumy predstavujú rezervy na niektoré právne nároky vznesené voči Spoločnosti. Podľa názoru vedenia Spoločnosti na základe konzultácií s interným právnym poradcom nevzniknú v dôsledku uplatnenia týchto právnych nárokov Spoločnosti významné záväzky okrem tých, voči ktorým bola vytvorená rezerva. Po posúdení evidencie sa vedenie Spoločnosti domnieva, že pravdepodobne v dôsledku úhrad záväzkov zo súdnych sporov bude musieť vynaložiť finančné zdroje vo výške 2 302 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 1 426 tis. EUR).

Rezerva na súdne spory nie je diskontovaná, nakoľko nie je známy čas ukončenia súdnych sporov.

Rezerva na demoláciu objektov

Rezerva na demoláciu objektov sa tvorí, ak sa Spoločnosť rozhodla demolovať budovy alebo iné prevádzkové zariadenia a bolo k nim vydané platné rozhodnutie o odstránení stavby. Demolácia budov sa vykonáva z bezpečnostných dôvodov v prípadoch, ak hrozí zrútenie objektu, objekt je v dezolátnom stave a pre prevádzkovú činnosť je nepotrebný a nie je možné ho inak kapitalizovať (predať, príp. prenajať). Spoločnosť pri účtovaní rezervy vychádza z odborného odhadu, ktorý zodpovedá budúcim nákladom na demoláciu objektov a prevádzkových zariadení, ktoré sú v zlom technickom stave, vrátane nákladov na súvisiacu úpravu terénu. K 31. decembru 2023 je hodnota rezervy vo výške 2 513 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 2 331 tis. EUR).

Ide o odstránenie objektov ako sú strážne domy, železničné zastávky, sklady, stavadlá, trakčné vedenia a pod., ktorých zlý technický stav nielenže neumožňuje ich prevádzkové využitie, ale najmä ohrozuje bezpečnosť verejnosti. Ich odstránenie bude realizované vlastnou činnosťou Spoločnosti (postupným rozobratím, použitím mechanizmov) alebo dodávateľsky - oprávnenou osobou, ktorá zabezpečí odborné vedenie prác a zneškodnenie nebezpečného odpadu (napr. azbestu a pod.).

16 Zamestnanecké požitky

Spoločnosť má dlhodobý program zamestnaneckých požitkov pozostávajúci z jednorazového príspevku pri odchode do dôchodku, odmeny pri odchode do invalidného dôchodku, vyrovnávacieho príplatku a odmeny pri životných a pracovných jubileách. Hodnota požitkov je vyplácaná v závislosti od dosiahnutého veku a odpracovaných rokov. Na tieto požitky neboli vytvorené samostatné finančné zdroje.

Náklady na zamestnanecké požitky sú stanovené prírastkovou poistno-matematickou metódou, tzv. „Projected Unit Credit Method“, na základe finančných a poistno-matematických veličín a predpokladov, ktoré sú odrazom oficiálnych štatistických údajov a sú v súlade s predpokladmi podnikateľského plánu Spoločnosti. Podľa tejto metódy sa náklady na poskytovanie požitkov účtujú do výkazu komplexného výsledku tak, aby pravidelne sa opakujúce náklady boli rozložené na obdobie trvania pracovného pomeru. Závazky z poskytovania požitkov sú ocenené v súčasnej hodnote predpokladaných budúcich peňažných tokov.

Poistno-matematické zisky a straty zo zamestnaneckých požitkov po skončení zamestnania sa vykazujú vo vlastnom imaní výkazu finančnej pozície, ostatné sa vykazujú vo výkaze komplexného výsledku.

	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Zamestnanecké požitky: dlhodobá časť	44 077	35 246
krátkodobá časť	4 627	4 790
Zamestnanecké požitky celkom	48 704	40 036

VÝVOJ REZERVY NA ZAMESTNANECKÉ POŽITKY	rok 2023	rok 2022
Stav k 1.1.	40 036	46 988
Tvorba	1 059	1 636
Použitie z dôvodu zrealizovania	-4 791	-2 923
Precenenie zamestnaneckých požitkov po skončení zamestnania	12 400	-5 665
Stav k 31.12.	48 704	40 036

K 31. decembru 2023 má Spoločnosť zaúčtovanú rezervu vo výške 48 704 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 40 036 tis. EUR) na krytie odhadovaného záväzku týkajúceho sa odmeny pri odchode do starobného alebo invalidného dôchodku, odmeny pri dosiahnutí životného jubilea a vyrovnávacieho príplatku v dôsledku zníženia zdravotnej spôsobilosti zamestnanca (Poznámka 23).

Spoločnosť má programy so stanovenými požitkami, na základe ktorých zamestnancom pri odchode do dôchodku vypláca jednorazové odchodné, ktoré predstavuje čiastku 100 EUR za každý odpracovaný rok. Odmena pri dosiahnutí životného jubilea 50 a 60 rokov sa vypláca v závislosti od počtu odpracovaných rokov v rozmedzí od 100 EUR (do 10 rokov) do 700 EUR (nad 35 rokov).

Ku dňu zostavenia účtovnej závierky Spoločnosť nemá vypracovaný žiadny podrobný plán znižovania počtu zamestnancov.



Hlavné použité poistno-matematické predpoklady:

Diskontná sadzba	3,59 % p. a.
Budúci nárast miezd	v roku 2024 z 5% na 12% p. a. a v nasledujúcich rokoch na 10 % p. a.
Úmrtnosť	Úmrtnosť slovenskej populácie, na základe Úmrtnostných tabuliek vydaných Štatistickým úradom SR z rokov 2015 – 2019

Opis rizík

Spoločnosť nedisponuje žiadnymi aktívami, ktoré by slúžili na krytie záväzku. Týmto sa Spoločnosť vyhýba riziku z investovania finančných prostriedkov, na druhej strane, však nedochádza k žiadnemu zhodnoteniu aktív slúžiacich na krytie záväzkov.

Citlivosť výšky „zamestnaneckých požitkov počas zamestnania“ na zmenu predpokladov

- zmena diskontu o +1 % pre všetky nasledujúce roky, za predpokladu, že iné predpoklady vstupujúce do výpočtu zostanú nezmenené, má za následok pokles záväzku o 9,37 %;
- zmena rastu miezd o +1 % pre všetky nasledujúce roky, za predpokladu, že iné predpoklady vstupujúce do výpočtu zostanú nezmenené, má za následok nárast záväzku o 6,73 %;
- pokles fluktuácie o 10 % pre všetky nasledujúce roky, za predpokladu, že iné predpoklady vstupujúce do výpočtu zostanú nezmenené, má za následok nárast záväzku o 0,77 %;
- pokles v predpoklade úmrtnosti o 10 % pre všetky nasledujúce roky, za predpokladu, že iné predpoklady vstupujúce do výpočtu zostanú nezmenené, má za následok nárast záväzku o 1,01 %.

ŠTRUKTÚRA NÁKLADOV ZAMESTNANECKÝCH POŽITKOV	Zamestnanecké požitky počas zamestnania	Zamestnanecké požitky po skončení zamestnania	Spolu
Predchádzajúci stav k 31.12.2022	5 057	34 979	40 036
Náklady na súčasné a minulé služby	19	2 126	2 145
náklady na súčasnú službu	208	1 353	1 561
náklady na minulú službu	-189	773	584
Úrokové náklady	210	1 455	1 665
Precenenia (zisky a straty poistnej matematiky)	-9	12 399	12 390
zmeny demografických predpokladov	0	0	0
zmeny finančných predpokladov	157	11 754	11 911
vyplývajúce z praxe	-166	645	479
Platby z programu (Vyplatené požitky)	-712	-6 820	-7 532
Konečný stav k 31.12.2023	4 565	44 139	48 704

Priemerná splatnosť zamestnaneckých požitkov počas zamestnania je 6,2 rokov, pre budúce benefity je 11,34 rokov a priemerná splatnosť zamestnaneckých požitkov po skončení zamestnania je 10,55 rokov, pre budúce benefity je 21,18 rokov.

Precenenia zamestnaneckých požitkov po skončení zamestnania k 31. decembru 2023 vo výške 12 400 tis. EUR (strata) sú vykázané vo vlastnom imaní a v ostatnom komplexnom výsledku (k 31. decembru 2022: zisk 5 665 tis. EUR).

17 Výnosy z prevádzkovania železničnej infraštruktúry

Výnosy z prevádzkovania železničnej infraštruktúry sa účtujú bez dane z pridanej hodnoty so zohľadnením zliav v okamihu poskytnutej služby v sume, ktorá vyjadruje protihodnotu, pri ktorej ŽSR očakáva, že jej na ňu vznikne nárok výmenou za túto službu.

Poplatky za prístup k železničnej infraštruktúre predstavujú poplatky z pridelenia kapacity infraštruktúry pre dopravné služby nákladnej a osobnej dopravy na železničných tratiach na základe Zmluvy o prístupe k železničnej infraštruktúre. Kapacitou infraštruktúry sa rozumie možnosť naplánovať vlakové trasy na určité obdobie na určitom úseku železničnej trate.

	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Poplatky za prístup ŽI - nákladná doprava	22 722	26 319
Poplatky za prístup ŽI - osobná doprava	58 954	55 072
Poplatky za prístup k železničnej infraštruktúre celkom	81 676	81 391

	31. decembra 2022	31. decembra 2022
Predaj doplnkových služieb ŽI - nákladná doprava	21	29
Predaj doplnkových služieb ŽI - osobná doprava	0	0
Predaj doplnkových služieb ŽI celkom	21	29

Celkový počet dopravcov, ktorým bol v roku 2023 poskytnutý prístup k železničnej infraštruktúre alebo doplnková služba predstavoval 52, z toho 35 slovenských dopravcov a 17 zahraničných dopravcov.

18 Dotácia na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry

Na základe Čiastkovej zmluvy na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení na rok 2023 uzatvorenej medzi MD SR a ŽSR prijala Spoločnosť v roku 2023 prevádzkovú dotáciu na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry vo výške 379 311 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 354 600 tis. EUR). Záverečné hodnotenie plnenia čiastkovej zmluvy za rok 2023 bude protokolárne vyhodnotené v priebehu roka 2024. ZPŽI za rok 2022 bola protokolárne vyhodnotená dňa 18. septembra 2023 a boli potvrdené výsledky ŽSR - vyrovnaný výsledok hospodárenia.

Zároveň v zmysle Čiastkovej zmluvy bola Spoločnosti v roku 2023 pridelená kompenzácia finančných dopadov súvisiacich s nárastom cien energií vo výške 21 433 tis. EUR. Zľavy za energie boli v zmysle zmluvy poskytnuté do 31. decembra 2023 v celkovej hodnote 11 988 tis. EUR. Rozdiel medzi pridelenou a skutočne vyčerpanou kompenzáciou je z dôvodu nižšej ceny elektriny.

Na základe čiastkovej zmluvy bola v roku 2023 Spoločnosti pridelená kompenzácia finančných dopadov spojených so znížením úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre pre nákladných dopravcov vo výške 22 500 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 22 500 tis. EUR). Zľavy z poplatku za prístup k železničnej infraštruktúre nákladným dopravcom boli v zmysle zmluvy poskytnuté do 31. decembra 2023 v celkovej hodnote 22 476 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 21 315 tis. EUR). Rozdiel medzi poskytnutou zľavou z poplatku a pridelenou kompenzáciou vo výške 24 tis. EUR Spoločnosť nevyčerpala. Pri poskytovaní zliav bola dodržaná podmienka uplatňovania nediskriminačného prístupu voči nákladným dopravcom a zúčtovanie prebiehalo v súlade so zmluvnými podmienkami.

	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Dotácie na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	379 311	354 600
Kompenzácia zo zníženia poplatkov za prístup	22 476	21 315
Kompenzácia finančných dopadov nárastu cien energií	11 988	0
Dotácie a kompenzácie celkom	413 775	375 915

19 Prevádzkovanie a koncesie TIP

Spoločnosť na základe súhlasu vlády uzatvorila v roku 2018 koncesnú zmluvu na prevádzkovanie Terminálu intermodálnej prepravy Žilina. Zmluva bola uzatvorená so spoločnosťou TIP Žilina, s. r. o., koncesná lehota je 30 rokov.

TIP Lužianky je verejné servisné zariadenie, v ktorom sú služby poskytované pre všetkých zákazníkov na nediskriminačnom princípe. Najväčším zmluvným partnerom, ktorý kapacitu TIP Lužianky využíva, je spoločnosť Jaguar Land Rover Slovakia s. r. o.. Železničný terminál je na nadradenú železničnú sieť napojený jednokolažovou neelektrifikovanou traťou, ktorá je zaústená do železničnej stanice Lužianky.

	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Tržby z prenájmu TIP - Lužianky	1 278	1 133
Tržby za prevádzkové výkony - TIP Lužianky	2 693	2 234
Tržby z poplatku za užívanie koncesného majetku - TIP Žilina	1 560	1 560
Prevádzkovanie a koncesie TIP celkom	5 531	4 927

20 Ostatné výnosy

Elektrická energia

ŽSR poskytujú predaj a distribúciu elektrickej energie pre interných a externých odberateľov. Zároveň sú dodávateľom trakčnej elektriny pre dopravcov používajúcich hnacie koľajové vozidlá elektrickej trakcie.

	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Tržby za predaj trakčnej elektriny	59 294	66 988
Tržby z distribúcie trakčnej elektriny	27 888	26 733
Tržby za predaj netrakčnej elektriny	3 467	1 976
Tržby z distribúcie netrakčnej elektriny	2 489	1 984
Tržby z predaja elektriny - národný jadrový fond	1 633	1 607
Tržby za elektrickú energiu celkom	94 771	99 288

Telekomunikačné služby a informatika

ŽSR poskytujú služby dátové, hlasové, internetové a prenájom digitálnych okruhov a sietí, zabezpečovanie prevádzky komunikačnej infraštruktúry vrátane koncových zariadení, hlavného a záložného datacentra, dátových skladov, medzinárodnej výmeny dát a zákazníckeho centra.

	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Tržby za výkony v oblasti informatiky	2 573	2 715
Tržby za telekomunikačné služby - dátové	1 683	1 735
Tržby za telekomunikačné služby - hlasové	268	320
Tržby za telekomunikačné služby - ostatné	408	427
Tržby za telekomunikačné služby a informatiku celkom	4 932	5 197

Výnosy z majetku

ŽSR ponúkajú možnosť operatívneho prenájmu budov, priestorov, pozemkov a servisných zariadení v obvode železničných staníc a tratí (napr. miesta pre poskytovanie informačných a komerčných služieb, nájom reklamných plôch, rámp, a podobne). Platby realizované za operatívny prenájom majetku sa vykazujú ako výnos rovnomerne počas celého obdobia trvania prenájmu.

	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Tržby z prenájmu - nebytové priestory	5 171	4 955
Tržby z prenájmu - pozemky	2 995	2 684
Tržby z prenájmu - bytové priestory	574	581
Tržby z prenájmu - hnutel'ný majetok	484	432
Zisk z predaja dlhodobého majetku	8 226	4 926
Zisk z predaja materiálu	1 451	2 218
Výnosy z majetku celkom	18 901	15 796

Ostatné výnosy

	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Tržby za vlečkové výkony a ostatné technické služby	1 705	1 925
Tržby za dodávku tepla a pary (výroba tepla)	2 442	1 313
Tržby za školenie, vzdelávanie	1 197	1 356
Tržby za vodné a stočné	771	715
Tržby za ubytovacie služby	763	695
Tržby závodných jedální a stravovacie služby	343	294
Aktivácia	6 206	4 559
Výzisk materiálu	2 694	2 498
Bezodplatne prijatý materiál - covid 19	11	0
Ostatné výnosy	5 058	4 010
Predaj ostatných služieb celkom	21 190	17 365

21 Čistý obrat

	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Tržby z predaja služieb	204 515	206 620
Tržby za tovar	94	78
Dotácia na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	413 775	375 915
Čistý obrat celkom	618 384	582 613



22 Materiál, Energie a Služby

MATERIÁL	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Spotreba materiálu	-26 959	-24 919
Spotreba pohonných hmôt	-5 076	-5 288
Spotreba hmotného majetku	-3 889	-1 083
- Tvorba/+ Zúčtovanie opravných položiek k zásobám	-43	-72
Materiál a suroviny celkom	-35 967	-31 362

ENERGIE	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Elektrina	-100 596	-164 582
Plyn	-3 640	-4 640
Para a teplo	-6 260	-4 343
Voda	-1 160	-1 279
Energie celkom	-111 656	-174 844

SLUŽBY	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Opravy a udržiavanie	-32 821	-22 149
Náklady na zneškodnenie odpadu	-1 003	-502
Náklady na upratovanie, čistenie	-4 794	-5 039
Náklady na informačné technológie	-6 840	-6 950
Náklady za výkony strojov a zariadení s obsluhou	-794	-588
Platené nájomné a odplaty	-664	-464
Náklady na vyhotovenie geometrických plánov, znaleckých posudkov, štúdií, prieskumy trhov	-1 049	-483
Náklady na telekomunikačné služby	-1 108	-1 095
Náklady za stočné, odvoz kalov	-1 222	-1 037
Náklady na defektoskopiu a diagnostiku	-2 497	-2 277
Prepravné, ak nie je súčasťou obstarávacej ceny	-397	-257
Náklady na softvér a softvérové licencie	-116	-48
Stráženie, bezpečnostné a pátracie služby	-1 405	-1 360
Náklady na poradenstvo, audit, konzultačné služby	-429	-329
z toho náklady za služby auditorskej spoločnosti	-77	-70
Náklady na búracie a demontážne práce	-108	-395
Ostatné	-3 615	-2 782
Prijaté služby celkom	-58 862	-45 755

23 Osobné náklady

	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Mzdové náklady	-231 806	-207 718
Náklady na sociálne zabezpečenie	-89 787	-81 820
Rezerva na zamestnanecké požitky	3 732	1 287
Ostatné sociálne náklady	-23 371	-25 340
Osobné náklady celkom	-341 232	-313 591

Priemerný prepočítaný počet zamestnancov počas účtovného obdobia k 31. decembru 2023 bol 13 156,51 (k 31. decembru 2022: 13 339,81) a počet zamestnancov k 31. decembru 2023 bol 12 707 (k 31. decembru 2022: 13 303 zamestnancov), z toho počet vedúcich zamestnancov v priamej riadiacej pôsobnosti generálneho riaditeľa je 37 (k 31. decembru 2022: 34).

24 Odpisy a opravné položky k dlhodobému majetku

	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Odpisy a zostatková hodnota likvidovaného majetku	-139 482	-147 235
Zúčtovanie časového rozlíšenia vo výške odpisov	69 267	74 143
Opravné položky k dlhodobému majetku	-242	-210
Odpisy a opravné položky k dlhodobému majetku celkom	-70 457	-73 302

25 Ostatné prevádzkové náklady netto

	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Cestovné	-5 637	-4 639
Dane a poplatky	-3 611	-3 425
Poistenie majetku	-3 205	-2 847
Ostatné náklady a výnosy	-829	62 798
- Tvorba / + Zúčtovanie opravných položiek k pohľadávkam	8	-61 037
- Tvorba / + Zúčtovanie rezervy na súdne spory	-876	-25
- Tvorba / + Zúčtovanie rezervy na environmentálnu záťaž	0	-54 478
Ostatné prevádzkové náklady netto celkom	-14 150	-63 653



26 Ostatné finančné náklady a výnosy

	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Bankové výdavky	-15	-35
Úroky z prenájmu	-157	-83
Diskont dlhodobých pohľadávok a záväzkov	-2 431	3 432
Úroky zo zhodnotenia finančných aktív	769	402
Ostatné finančné náklady a výnosy	-4	-3
Ostatné finančné náklady a výnosy celkom	-1 838	3 713

27 Daň z príjmov

Daň z príjmov zahŕňa splatnú a odloženú daň.

Splatná daň z príjmov sa vypočíta z hospodárskeho výsledku stanoveného v zmysle platných slovenských predpisov, upraveného o daňovo uznateľné náklady a nezdaňované výnosy. Sadzba splatnej dane je 21 %, sadzba zrážkovej dane z úrokov je 19 %.

Odložená daň z príjmov sa účtuje použitím súvahovej metódy pri všetkých dočasných rozdieloch zistených k dátumu vypracovania výkazu finančnej pozície medzi daňovým základom aktív a pasív a ich účtovnou hodnotou. Odložená daň sa účtuje ako náklad alebo výnos s výnimkou odloženej dane, ktorá sa účtuje súvzťažne s vlastným imaním.

Odložený daňový záväzok sa účtuje pri všetkých zdaniteľných dočasných rozdieloch. Odložená daňová pohľadávka sa účtuje pri všetkých odpočítateľných dočasných rozdieloch, prenose nevyužitých daňových pohľadávok a nevyužitých daňových stratách do budúcich období v rozsahu, v ktorom je pravdepodobné, že zdaniteľný zisk umožní tieto odpočítateľné dočasné rozdiely, prenesené nevyužité daňové pohľadávky a nevyužité daňové straty využiť.

Odložené daňové pohľadávky a záväzky sú oceňované daňovými sadzbami, ktoré boli uzákonené k dátumu vypracovania výkazu finančnej pozície.

	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Výsledok hospodárenia pred zdanením podľa slovenských účtovných štandardov	7 275	-102 688
z toho teoretická daň pri sadzbe	21%	21%
	1 528	-21 564
Daňový vplyv		
Položky zvyšujúce výsledok hospodárenia	23 053	135 409
Položky znižujúce výsledok hospodárenia	-30 394	-23 315
Základ dane (+) / Daňová strata (-)	-66	9 406
Základ dane znížený o odpočet daňovej straty	-66	0
Odložená daň	-29 822	-30 613
Daňový náklad	0	0



	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Dočasné rozdiely medzi účtovnou hodnotou majetku a daňovou základňou, z toho:	263 956	256 918
Odpočítateľné	-96 379	-96 040
- opravné položky k dlhodobému majetku	-23 005	-22 686
- opravné položky k pohľadávkam	-69 519	-69 542
- opravné položky k zásobám	-3 855	-3 812
Zdaniteľné	360 335	352 958
- dlhodobý majetok	360 264	352 885
- výnosy sledované po zaplatení	71	73
Dočasné rozdiely medzi účtovnou hodnotou záväzkov a daňovou základňou, z toho:	-121 946	-111 142
Odpočítateľné	-121 946	-111 142
- rezervy účtované do nákladov	-109 326	-116 667
- rezervy účtované do vlastného imania	-12 400	5 665
- náklady sledované po zaplatení	-220	-140
Zdaniteľné	0	0
Možnosť umorovať daňové straty v budúcnosti	0	0
Sadzba dane z príjmov	21%	21%
Odložená daň (+pohľadávka/-záväzok):		
- odložená daň netto pri platnej sadzbe dane	-32 426	-29 423
- odložená daň zaúčtovaná vo vlastnom imaní	2 604	-1 190
- odložená daň z možnosti umorovať daňové straty v budúcnosti	0	0
Spolu odložená daň (+pohľadávka/-záväzok)	-29 822	-30 613
Zmena odloženého daňového záväzku	791	19 568
zaúčtovaná ako náklad	-3 003	20 903
zaúčtovaná do vlastného imania	3 794	-1 334

Spoločnosť v zdaňovacom období 2023 umorila kumulatívne daňové straty vo výške 0 EUR a vykázala daňovú stratu vo výške 66 tis. EUR (k 31. decembru 2022: po umorení kumulatívnych daňových strát 9 406 tis. EUR základ dane vo výške 0 EUR).

Spoločnosti bola v zdaňovacom období 2023 zrazená daň vyberaná zrážkou vo výške 142 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 129,60 EUR).

K dátumu výkazu finančnej pozície Spoločnosť zaúčtovala do vlastného imania odloženú daňovú pohľadávku z precenenia zamestnaneckých požitkov vo výške 3 794 tis. EUR (k 31. decembru 2022: odložený daňový záväzok vo výške 1 334 tis. EUR) a do nákladov odložený daňový záväzok vo výške 3 003 tis. EUR (k 31. decembru 2022: odloženú daňovú pohľadávku 20 903 tis. EUR).

28 Budúce záväzky

Záväzky za kapitálové výdavky

Spoločnosť pokračuje vo svojom kapitálovom investičnom programe, ktorý zahŕňa projekty, modernizáciu, obnovu a rozšírenie činností, na zlepšenie životného prostredia pričom väčšina týchto cieľov je spojená s vyrovnávaním regionálnych rozdielov v rámci EÚ. V tabuľke je uvedené zhrnutie plánovaných zazmluvnených kapitálových výdavkov na roky 2024 až 2026:

Rok	Trate a infraštruktúra	IT a telekomunikácie	Celkom
2024	447 702	2 830	450 532
2025	274 905	1 022	275 927
2026	109 180	1 022	110 202
Celkom	831 787	4 874	836 661

29 Podmienené aktíva a podmienené záväzky

ŽSR evidujú súdne spory vo výške 79 034 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 54 503 tis. EUR), na ktoré sa rezerva netvorí, kde ukončenie v neprospech ŽSR je menej ako pravdepodobné.

V prípade splnenia zákonných podmienok môže pre ŽSR vyplynúť povinnosť vyplatenia náhrady za vecné bremená a technické zhodnotenia vo výške 423 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 131 tis. EUR).

ŽSR evidujú bankové záruky vo výške 103 081 tis. EUR od dodávateľov za stavebné práce.

30 Transakcie so spriaznenými osobami

Z hľadiska významnosti objemu realizovaných transakcií v roku 2023 sú najvýznamnejšie s Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky, so Železničnou spoločnosťou Slovensko, a. s., a so Železničnou spoločnosťou Cargo Slovakia, a. s.. Výnosy voči Ministerstvu dopravy Slovenskej republiky predstavujú 67 % (k 31. decembru 2022: 64,66 %) a tržby voči Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s., predstavujú 17,30 % (k 31. decembru 2022: 18,05 %) a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s., predstavujú 7,38 % (k 31. decembru 2022: 9,03 %) z celkových tržieb vrátane dotácie z Čiastkovej zmluvy na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry servisných zariadení (Poznámka 17, Poznámka 18).

Prehľad záväzkov a pohľadávok:

	ZSSK CARGO		ZSSK	
	31. decembra 2023	31. decembra 2022	31. decembra 2023	31. decembra 2022
Záväzky	27	104	66	58
Pohľadávky	1 924	2 824	435	672
Opravné položky	67	39	25	25



V zmysle čiastkovej zmluvy bola Spoločnosti v roku 2023 poskytnutá dotácia na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry vo výške 379 311 tis. EUR, ktorá bude protokolárne vyhodnotená v priebehu roka 2024. Na základe tejto zmluvy bola poskytnutá aj dotácia na kompenzáciu finančných dopadov spojených so znížením úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre nákladným dopravcom vo výške 22 500 tis. EUR (Poznámka 18). Zľavy z poplatku nákladným dopravcom boli poskytnuté v hodnote 22 476 tis. EUR. Rozdiel medzi poskytnutou zľavou z poplatku a pridelenou čiastkou kompenzácie vo výške 24 tis. EUR Spoločnosť nevyčerpala.

Spoločnosť z rozpočtovej kapitoly MD SR čerpá investičné dotácie na modernizáciu a rozvoj majetku železníc (Poznámka 13).

ŽSR realizujú dôchodkové pripoistenie prostredníctvom dôchodkových fondov, ktoré spravuje dcérska spoločnosť Stabilita, d. d. s., a. s., s ktorou uzavreli zamestnávateľskú zmluvu (Poznámka 7). K 31. decembru 2023 je zapojených 9 851 zamestnancov ŽSR (k 31. decembru 2022: 11 103). Na základe kolektívnej zmluvy ŽSR prispievajú na dôchodkové pripoistenie zamestnancov od 2 % do 5 % z vymeriavacieho základu na určenie poistného. Náklady na pripoistenie sú zúčtované mesačne do osobných nákladov – celkovo za rok 2023 predstavujú 5 801 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 5 305 tis. EUR). Spoločnosť eviduje k 31. decembru 2023 záväzky vo výške 644 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 684 tis. EUR).

Spoločnosť k 31. decembru 2023 neeviduje pohľadávky ani záväzky voči pridruženej spoločnosti Železničná priemyselná stavebná výroba, Čaňa (k 31. decembru 2022: pohľadávky 2 tis. EUR a záväzky 0 EUR). Tržby za rok 2023 boli 25 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 21 tis. EUR). Náklady za rok 2023 boli 14 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 33 tis. EUR). (Poznámka 7).

Za rok 2023 Spoločnosť vyplatila kľúčovému vedeniu Spoločnosti zamestnanecké požitky vo výške 867 tis. EUR (za rok 2022: 668 tis. EUR), z toho Správnej rade 171 tis. EUR (k 31. decembru 2022: 145 tis. EUR).

ŽSR ako iná právnická osoba (Poznámka 1) sú súčasťou súhrnnej účtovnej závierky verejnej správy Slovenskej republiky, ktorú zostavuje Ministerstvo financií SR (Poznámka 2). Jednotlivé transakcie v rámci konsolidácie verejnej správy nie sú významné, respektíve sú súčasťou tejto individuálnej účtovnej závierky (Poznámka 3, Poznámka 9, Poznámka 13, Poznámka 14, Poznámka 18).

31 Skutočnosti, ktoré nastali po dni, ku ktorému sa zostavuje účtovná zvierka do dňa zostavenia účtovnej zvierky

V Spoločnosti po dni, ku ktorému sa zostavuje účtovná zvierka, nenastali žiadne významné skutočnosti do dňa zostavenia účtovnej zvierky, okrem skutočností uvedených v časti Udalosti výročnej správy, ktoré nastali po roku 2023.

32 Schválenie účtovnej zvierky

Spoločnosť zostavila účtovnú zvierku v poznámkach 1 až 32 ku dňu 8.3.2024.



JUDr. Alexander Sako
generálny riaditeľ

Zoznam skratiek a značiek

AGC	Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach
AGTC	Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy
a. s.	akciová spoločnosť
BOZP	bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci
BTS	Base Transceiver Station – Základná vysielač a prijímacia stanica
CEF	Connecting Europe Facility – Nástroj na prepájanie Európy
CER	Community of European Railway and Infrastructure Companies - Spoločenstvo európskych železničných spoločností a infraštruktúrnych podnikov
ČR	Česká republika
DHM	dlhodobý hmotný majetok
DNM	dlhodobý nehmotný majetok
DSPRS	dokumentácia pre stavebné povolenie a realizáciu stavby
DSZ	dokumentácia stavebného zámeru
DÚR	dokumentácia pre územné rozhodnutie
EON	ekonomicky oprávnené náklady
EOV	ekonomicky oprávnené výnosy
ERTMS	European Rail Traffic Management System – Európsky systém správy a riadenia železničnej dopravy
ETCS	European Train Control System – Európsky systém riadenia vlaku
EÚ	Európska únia
FRMCS	(Future Railway Mobile Communication System)- budúce železničné komunikačné systémy, nástupca GSM-R
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway – Globálny systém pre mobilnú komunikáciu - železnica
GVD	Grafikon vlakovej dopravy
GWP	potenciál globálneho otepľovania (index globálneho otepľovania)
HLIM	(High-Level Infrastructure Meetings) – rokovania manažérov infraštruktúry na vysokej úrovni (generálni riaditelia)
hrtkm	hrubý tonový kilometer
IAS	International Accounting Standart – medzinárodný účtovný štandard
IFRIC	International Financial Reporting Interpretations Committee – Výbor pre Medzinárodné interpretácie finančného výkazníctva
IRS	International Railway Solution – medzinárodné železničné riešenie
KIST	Komunikačná infraštruktúra služieb telematiky ŽSR
km	kilometer
ks	kus
m	meter
m. j.	merná jednotka
MÁV	Magyar Államvasutak Zrt - Maďarské železnice
MD SR	Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
MF SR	Ministerstvo financií Slovenskej republiky
NR SR	Národná rada Slovenskej republiky
OECD	Organisation for Economic CO-operation and Development – Organizácia pre hospodársku spoluprácu a rozvoj
OPII	Operačný program Integrovaná infraštruktúra
OSN	Organizácia Spojených národov
OSŽD	Organizácia pre spoluprácu železníc
PD	projektová dokumentácia
POTR	prechodné obmedzenia traťovej rýchlosti



PRIME	Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe - Platforma európskych železničných manažérov infraštruktúry
RFC	Rail Freight Corridor - Koridory železničnej nákladnej dopravy
RNE	Rail Net Europe – Spoločnosť európskych manažérov infraštruktúry
SR	Slovenská republika
ŠR	štátny rozpočet
STN	Slovenská technická norma
TEN –T	Trans-European Transport Network - Transeurópska dopravná sieť
TIOP	Terminály integrovanej osobnej prepravy
TIP	Terminál intermodálnej prepravy
TOTR	trvalé obmedzenia traťovej rýchlosti
TSI	Technical specifications for interoperability – Technická špecifikácia interoperability
TTR	Timetabling and Capacity Redesign - Redizajn medzinárodného cestovného poriadku a pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry
UIC	International Union of Railways - Medzinárodná únia železníc
vlkm	vlakový kilometer
v. j.	výhybková jednotka
VOJ ŽSR	vnútorná organizačná jednotka Železníc Slovenskej republiky
v z. n. p.	v znení neskorších predpisov
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., Bratislava
Z. z.	zbierka zákonov
ZPŽI	Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry
Žkm	železničný kilometer
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky
ŽST	železničná stanica



Kontakt

Generálne riaditeľstvo ŽSR

Klemensova 8

813 61 Bratislava

Slovenská republika

Infolinka: 00421 2 2029 2000

E-mail: GR@zsr.sk

web: www.zsr.sk