



2024 VÝROČNÁ SPRÁVA

Železnice Slovenskej republiky

 **MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY**

SPRÁVA NEZÁVISLÉHO AUDÍTORA

Pre Správnu radu Železníc Slovenskej republiky, Generálneho riaditeľa a Výbor pre audit

I. SPRÁVA Z AUDITU ÚČTOVNEJ ZÁVIERKY

Názor

Uskutočnili sme audit priloženej účtovnej závierky Železníc Slovenskej republiky so sídlom v Bratislave, IČO: 31 364 501 (ďalej aj „Spoločnosť“), ktorá obsahuje výkaz finančnej pozície k 31. decembru 2024, výkaz komplexného výsledku, výkaz zmien vlastného imania, výkaz peňažných tokov za rok končiaci sa k uvedenému dátumu a poznámky k individuálnej účtovnej závierke, ktoré obsahujú súhrn významných účtovných zásad a účtovných metód a ďalšie vysvetľujúce informácie.

Podľa nášho názoru priložená účtovná závierka poskytuje pravdivý a verný obraz finančnej situácie spoločnosti Železnice Slovenskej republiky k 31. decembru 2024, výsledku jej hospodárenia a peňažných tokov za rok končiaci sa k uvedenému dátumu v súlade s Medzinárodnými štandardami pre finančné výkazníctvo v znení prijatom Európskou úniou.

Základ pre názor

Audit sme vykonali podľa medzinárodných audítorských štandardov (International Standards on Auditing - ISA). Naša zodpovednosť podľa týchto štandardov je uvedená v odseku *Zodpovednosť audítora za audit účtovnej závierky*. Od Spoločnosti sme nezávislí podľa ustanovení zákona č. 423 / 2015 Z. z. o štatutárnom audite a o zmene a doplnení zákona č. 431 / 2002 Z. z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o štatutárnom audite“) týkajúcich sa etiky, vrátane Etického kódexu audítora, relevantných pre náš audit účtovnej závierky a splnili sme aj ostatné požiadavky týchto ustanovení týkajúcich sa etiky. Sme presvedčení, že audítorské dôkazy, ktoré sme získali, poskytujú dostatočný a vhodný základ pre náš názor.

Zdôraznenie niektorých skutočností

Bez vplyvu na náš názor upozorňujeme na nasledovné skutočnosti:

1. Ako je uvedené v časti 1 Poznámok k individuálnej účtovnej závierke, 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.
2. Ako je uvedené v časti 2.1 a 15 Poznámok k individuálnej účtovnej závierke, rezerva na environmentálne záväzky predstavujúca výšku 55 672 tis. EUR k 31.12.2024 sa tvorí vtedy, keď je vznik nákladov na vyčistenie životného prostredia pravdepodobný a tieto náklady sa dajú spoľahlivo odhadnúť. Výška vykázanej rezervy je najlepším odhadom potrebných výdavkov budúcich období. Načasovanie peňažných tokov odzrkadľuje súčasné zhodnotenie priorít vedením Spoločnosti, technologické zabezpečenie a neodkladnosť plnenia takýchto povinností. 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. 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. Na základe toho boli vyradené zo zoznamu environmentálnych záťaží niektoré lokality. Zrušenie rezervy bolo vo výške 19 202 tis. EUR.

Kľúčové záležitosti auditu

Kľúčové záležitosti auditu sú záležitosti, ktoré sú podľa nášho odborného posúdenia v našom audite účtovnej závierky za bežné obdobie najzávažnejšie. Týmito záležitosťami sme sa zaoberali v súvislosti s auditom účtovnej závierky ako celku a pri formulovaní nášho názoru na ňu, ale neposkytujeme na ne samostatný názor.

Pri plánovaní auditu, resp. v priebehu auditu, sme identifikovali nasledujúce najzávažnejšie riziká:	Naša reakcia audítora na tieto riziká bola nasledovná:
<p><i>Správnosť a včasnosť zaradenia dlhodobého majetku do používania</i></p> <p>Prírastky dlhodobého majetku boli v hodnote 542,7 mil. EUR. Kľúčovou záležitosťou auditu je preto správne ocenenie obstarávaného majetku, správne odpisovanie a včasnosť zaradenia dlhodobého majetku do používania.</p>	<p>Testovali sme prírastky dlhodobého majetku v nadväznosti na uzatvorené zmluvy a dodávateľské faktúry, ako aj hodnotu jeho prvotného ocenenia. Taktiež sme posúdili, či prírastky spĺňajú definíciu dlhodobého majetku podľa medzinárodných účtovných štandardov. Na významných prírastkoch dlhodobého majetku sme overili správnosť odpisov v nadväznosti na očakávanú životnosť majetku v súvislosti s jeho uvedením do užívania.</p>
<p><i>Posúdenie, či došlo k zníženiu hodnoty dlhodobého majetku</i></p> <p>Dlhodobý majetok je rozhodujúca časť aktív Spoločnosti. Počas auditu sme sa preto zamerali aj na posúdenie, či došlo k zníženiu hodnoty dlhodobého majetku a ak áno, či bolo správne vykázané.</p>	<p>Testovali sme opravné položky k dlhodobému majetku znižujúce jeho zostatkovú hodnotu. Overili sme správnosť zaúčtovania a vykázania opravných položiek v účtovnej závierke Spoločnosti. V oblasti nedokončených investícií sme vykonali audítorské postupy smerujúce k identifikácii, či existuje významné zníženie hodnoty majetku v predpokladanej výške chýbajúcich odpisov v súvislosti s oneskoreným zaradením majetku do používania.</p>
<p><i>Správnosť vykázania a rozpúšťania prijatých investičných dotácií</i></p> <p>Rozhodujúca časť dlhodobého majetku je financovaná z cudzích zdrojov vo forme investičných dotácií prijatých zo štátneho rozpočtu alebo z prostriedkov Európskej únie. Prijaté dotácie na obstaranie dlhodobého majetku sú vykázané ako výnosy budúcich období a do výnosov sa rozpúšťajú v pomernej výške k súvisiacim nákladom dotovaného majetku.</p>	<p>Overili sme vykázanie prijatých investičných dotácií a kapitálových transferov vo výnosoch budúcich období podľa uzatvorených zmlúv. Testovali sme rozpúšťanie výšky dotácie v nadväznosti na náklady súvisiace s dlhodobým majetkom, ktorý bol financovaný z prijatých dotácií. Testovali sme oprávnenosť zaúčtovania nároku na dotáciu, či je v súlade s Medzinárodným účtovným štandardom 20.</p>

Zodpovednosť štatutárneho orgánu a osôb poverených spravovaním za účtovnú závierku

Štatutárny orgán je zodpovedný za zostavenie tejto účtovnej závierky tak, aby poskytovala pravdivý a verný obraz podľa Medzinárodných štandardov finančného výkazníctva (IFRS) v znení prijatom Európskou úniou a za tie interné kontroly, ktoré považuje za potrebné na zostavenie účtovnej závierky, ktorá neobsahuje významné nesprávnosti, či už v dôsledku podvodu alebo chyby.

Pri zostavovaní účtovnej závierky je štatutárny orgán zodpovedný za zhodnotenie schopnosti Spoločnosti nepretržite pokračovať vo svojej činnosti, za opísanie skutočností týkajúcich sa nepretržitého pokračovania v činnosti, ak je to potrebné, a za použitie predpokladu nepretržitého pokračovania v činnosti v účtovníctve, ibaže by mal v úmysle Spoločnosť zlikvidovať alebo ukončiť jej činnosť, alebo by nemal inú realistickú možnosť než tak urobiť.

Osoby poverené spravovaním sú zodpovedné za dohľad nad procesom finančného výkazníctva Spoločnosti.

Zodpovednosť audítora za audit účtovnej závierky

Našou zodpovednosťou je získať primerané uistenie, či účtovná závierka ako celok neobsahuje významné nesprávnosti, či už v dôsledku podvodu alebo chyby, a vydať správu audítora, vrátane názoru. Primerané uistenie je uistenie vysokého stupňa, ale nie je zárukou toho, že audit vykonaný podľa medzinárodných audítorských štandardov vždy odhalí významné nesprávnosti, ak také existujú. Nesprávnosti môžu vzniknúť v dôsledku podvodu alebo chyby a za významné sa považujú vtedy, ak by sa dalo odôvodnene očakávať, že jednotlivito alebo v súhrne by mohli ovplyvniť ekonomické rozhodnutia používateľov, uskutočnené na základe tejto účtovnej závierky.

V rámci auditu uskutočneného podľa medzinárodných audítorských štandardov, počas celého auditu uplatňujeme odborný úsudok a zachovávame profesionálny skepticizmus. Okrem toho:

- Identifikujeme a posudzujeme riziká významnej nesprávnosti účtovnej závierky, či už v dôsledku podvodu alebo chyby, navrhujeme a uskutočňujeme audítorské postupy reagujúce na tieto riziká a získavame audítorské dôkazy, ktoré sú dostatočné a vhodné na poskytnutie základu pre náš názor. Riziko neodhalenia významnej nesprávnosti v dôsledku podvodu je vyššie ako toto riziko v dôsledku chyby, pretože podvod môže zahŕňať tajnú dohodu, falšovanie, úmyselné vynechanie, nepravdivé vyhlásenie alebo obídenie internej kontroly.
- Oboznamujeme sa s internými kontrolami relevantnými pre audit, aby sme mohli navrhnúť audítorské postupy vhodné za daných okolností, ale nie za účelom vyjadrenia názoru na efektívnosť interných kontrol Spoločnosti.
- Hodnotíme vhodnosť použitých účtovných zásad a účtovných metód a primeranosť účtovných odhadov a uvedenie s nimi súvisiacich informácií, uskutočnené štatutárnym orgánom.
- Robíme záver o tom, či štatutárny orgán vhodne v účtovníctve používa predpoklad nepretržitého pokračovania v činnosti a na základe získaných audítorských dôkazov záver o tom, či existuje významná neistota v súvislosti s udalosťami alebo okolnosťami, ktoré by mohli významne spochybniť schopnosť Spoločnosti nepretržite pokračovať v činnosti. Ak dospejeme k záveru, že významná neistota existuje, sme povinní upozorniť v našej správe audítora na súvisiace informácie uvedené v účtovnej závierke alebo, ak sú tieto informácie nedostatočné, modifikovať náš názor. Naše závery vychádzajú z audítorských dôkazov získaných do dátumu vydania našej správy audítora. Budúce udalosti alebo okolnosti však môžu spôsobiť, že spoločnosť prestane pokračovať v nepretržitej činnosti.
- Hodnotíme celkovú prezentáciu, štruktúru a obsah účtovnej závierky vrátane informácií v nej uvedených, ako aj to, či účtovná závierka zachytáva uskutočnené transakcie a udalosti spôsobom, ktorý vedie k ich vernému zobrazeniu.

S osobami poverenými spravovaním komunikujeme okrem iného o plánovanom rozsahu a harmonograme auditu a o významných zisteniach auditu, vrátane všetkých významných nedostatkov internej kontroly, ktoré počas nášho auditu zistíme.

Osobám povereným spravovaním tiež poskytujeme vyhlásenie o tom, že sme splnili príslušné požiadavky týkajúce sa nezávislosti a komunikujeme s nimi o všetkých vzťahoch a iných skutočnostiach, pri ktorých sa možno opodstatnene domnievať, že majú vplyv na našu nezávislosť, ako aj o prípadných súvisiacich ochranných opatreniach. Zo skutočností komunikovaných osobám povereným spravovaním určíme tie, ktoré mali najväčší význam pri audite účtovnej závierky bežného obdobia, a preto sú kľúčovými záležitosťami auditu.

Tieto záležitosti opíšeme v našej správe audítora, ak zákon alebo iný právny predpis ich zverejnenie nevyklučuje, alebo ak v mimoriadne zriedkavých prípadoch nerozhodneme, že určitá záležitosť by sa v našej správe uviesť nemala, pretože možno odôvodnene očakávať, že nepriaznivé dôsledky jej uvedenia by prevážili nad verejným prospechom z jej uvedenia.

II. SPRÁVA K ĎALŠÍM POŽIADAVKÁM ZÁKONOV A INÝCH PRÁVNÝCH PREDPISOV

Správa k informáciám, ktoré sa uvádzajú vo výročnej správe

Štatutárny orgán je zodpovedný za informácie uvedené vo výročnej správe, zostavenej podľa požiadaviek zákona o účtovníctve. Náš vyššie uvedený názor na účtovnú závierku sa nevzťahuje na iné informácie vo výročnej správe.

V súvislosti s auditom účtovnej závierky je našou zodpovednosťou oboznámenie sa s informáciami uvedenými vo výročnej správe a posúdenie, či tieto informácie nie sú vo významnom nesúlade s auditovanou účtovnou závierkou alebo našimi poznatkami, ktoré sme získali počas auditu účtovnej závierky, alebo sa inak zdajú byť významne nesprávne.

Posúdili sme, či výročná správa Spoločnosti obsahuje informácie, ktorých uvedenie vyžaduje zákon o účtovníctve.

Na základe prác vykonaných počas auditu účtovnej závierky, podľa nášho názoru:

- informácie uvedené vo výročnej správe zostavenej za rok 2024 sú v súlade s účtovnou závierkou za daný rok,
- výročná správa obsahuje informácie podľa zákona o účtovníctve.

Okrem toho, na základe našich poznatkov o účtovnej jednotke a situácii v nej, ktoré sme získali počas auditu účtovnej závierky, sme povinní uviesť, či sme zistili významné nesprávnosti vo výročnej správe, ktorú sme dostali pred dátumom vydania tejto správy audítora. V tejto súvislosti neexistujú zistenia, ktoré by sme mali uviesť.

Ďalšie požiadavky na obsah správy audítora v zmysle Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 537/2014 zo 16. apríla 2014 o osobitných požiadavkách týkajúcich sa štatutárneho auditu subjektov verejného záujmu

Vymenovanie a schválenie audítora

Za štatutárneho audítora sme boli vymenovaní štatutárnym orgánom spoločnosti dňa 25. júla 2023 na základe nášho schválenia Správnou radou spoločnosti dňa 29. júna 2023. Celkové neprerušené obdobie našej zákazky, vrátane predchádzajúcich obnovení zákazky a našich opätovných vymenovaní za štatutárnych audítorov predstavuje 17 rokov.

Konzistentnosť s dodatočnou správou pre Výbor pre audit

Náš názor audítora vyjadrený v tejto správe je konzistentný s dodatočnou správou vypracovanou pre Výbor pre audit spoločnosti, ktorú sme vydali 24. marca 2025.

Neaudítorské služby

Neboli poskytované zakázané neaudítorské služby uvedené v článku 5 ods. 1 Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 537 / 2014 zo 16. apríla 2014 o osobitných požiadavkách týkajúcich sa štatutárneho auditu subjektov verejného záujmu a pri výkone auditu sme zostali nezávislí od spoločnosti. Okrem služieb štatutárneho auditu účtovnej závierky a overenia ekonomicky oprávnených nákladov a výnosov vykázaných v súlade so Zmluvou o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry sme spoločnosti a podnikom, v ktorých má spoločnosť rozhodujúci vplyv, neposkytli žiadne iné služby.

Banská Bystrica, 24. marca 2025

Moore BDR s. r. o. Banská Bystrica
Cesta k nemocnici 1B, 974 01 Banská Bystrica
Licencia SKAu č. 6
Obchodný register Okresného súdu Banská Bystrica
Oddiel: Sro, Vložka číslo: 98/S, IČO: 00614556

Ing. Miroslav Čiampor
kľúčový audítorský partner
licencia UDVA 1068





Obsah

Príhovor generálneho riaditeľa	8
Hlavné udalosti roka 2024	9
Profil spoločnosti	11
Stratégia spoločnosti	11
Orgány spoločnosti	18
Organizačná štruktúra ŽSR	19
Železničná infraštruktúra	20
Prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	20
Úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre	26
Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry	27
Modernizácia a rozvoj železničnej infraštruktúry	28
Ekonomické a finančné ukazovatele	38
Hospodárenie spoločnosti	38
Finančné ukazovatele	39
Trvalo udržateľný rozvoj	40
Kultúra bezpečnosti	40
Bezpečnosť železničnej dopravy	40
Bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci	40
Ochrana životného prostredia	41
Ľudské zdroje	42
EÚ Taxonómia	48
Riziká a neistoty	50
Medzinárodná spolupráca	55
Medzinárodné udalosti a činnosti v roku 2024	56
Udalosti, ktoré nastali po roku 2024	58
Individuálna účtovná zvierka	59
Zoznam skratiek a značiek	117

Príhovor generálneho riaditeľa

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

V súčasnej, pre železničnú infraštruktúru rozhodne náročnej situácii, sa musíme pozerat' vpred viac ako kedykoľvek predtým, preto si dovoľím na úvod vyzdvihnúť úspechy roka 2024. Železnice Slovenskej republiky uzatvorili s Ministerstvom dopravy SR **Čiastkovú zmluvu na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení na rok 2024 v znení dodatku č. 2**, v ktorej sa výška úhrady zo štátneho rozpočtu stanovila na 452 197 tis. EUR. Po dlhých rokoch bola táto dotácia konečne dostatočná na udržanie železničnej infraštruktúry v prevádzkyschopnom stave. Navyše, súčasťou tejto sumy bolo aj 28 197 tis. EUR určených na odloženú údržbu, čo nám umožnilo riešiť dlhodobé potreby infraštruktúry. Aj vďaka týmto finančným prostriedkom sa podarilo opraviť a odstrániť desiatky prechodných obmedzení traťovej rýchlosti, čo je výrazný nárast oproti minulým rokom.

Rok 2024 bol však aj obdobím plným výziev, ktoré preverili silu a odolnosť našej Spoločnosti. Každý deň prinášal nové a stále náročnejšie úlohy, no vďaka obetavosti, profesionalite a tímovému duchu našich zamestnancov sme sa im postavili čelom a s odhodlaním napredovali v dosahovaní našich cieľov. Za najvýraznejšie témy minulého roka považujem chýbajúcich zamestnancov kritickej infraštruktúry, verejné zhromaždenia našich pracovníkov organizované s cieľom dosiahnuť vyššie mzdy, ale určite aj výrazné meškania prác na stavbách z dôvodu ničivých povodní v západoslovenskom regióne.

Nedostatok pracovníkov súvisí najmä s odchodmi našich zamestnancov do dôchodku a nestabilitou na pracoviskách, ktorú sa ešte stále nepodarilo úplne vyriešiť. S maximálnym nasadením sme sa preto pustili do intenzívnych rokovaní s odborovými organizáciami. Ako generálneho riaditeľa ma teší, že sme dosiahli konsenzus a spoločne sme dokázali nielen zvýšiť mzdy, ale ako som pri mojom nástupe sľúbil, zaviedli sme aj prevádzkovú prémie ako prejav vďaky a motivácie. Od apríla 2024 teda stúpli tarifné triedy o 7 %, od júna dostávajú prevádzkoví zamestnanci tzv. prevádzkovú prémie a od júla sa mzdy zvýšili o ďalšie 3 %.

V spolupráci s námestníčkou pre ľudské zdroje sme priniesli aj novinku v podobe merania výkonnosti technicko-hospodárskych zamestnancov, ktoré sme pilotne spustili v októbri minulého roka. Sledovaním výstupov z procesov a neustálym hľadaním ciest smerujeme k optimalizácii a snažíme sa zvýšiť efektivitu a dosiahnuť lepšie výsledky na všetkých úrovniach našej organizácie.

Pozitívnu správou je aj fakt, že ku koncu roka sa nám podarilo vyhlásiť dve nové verejné obstarávania, pri ktorých ide zatiaľ o najvyššie čerpanie zdrojov z eurofondov – konkrétne pre úseky Liptovský Mikuláš – Paludza a Vydrník – Markušovce. Tieto investície, aj keď ešte len v štádiu vyhlásenia, majú potenciál výrazne posunúť Slovensko pri budovaní kvalitnejšej a rýchlejšej infraštruktúry. Zrealizovaním týchto projektov sa nielen zlepší prepojenie medzi kľúčovými lokalitami, ale zároveň sa urýchli doprava a zlepší bezpečnosť na našich cestách a železničiach.

Práve vzhľadom na hodnotu bezpečnosti železničnej dopravy, ktorú táto Spoločnosť vyznáva, by som rád spomenul aj tragickú nehodu na priecestí medzi Novými Zámkami a Dvormi nad Žitavou. Osobne som bol prítomný na mieste nešťastia a táto noc sa mi navždy vryla do pamäti. Zbytočná tragédia nás všetkých šokovala a pripomenula nám, aká kľúčová je ostražitosť a zodpovednosť pri každodennej práci našich zamestnancov. Zároveň sme prehodnotili všetky aspekty bezpečnosti železničnej dopravy a podnikli sme kroky k jej posilneniu, aby sa podobná situácia už nikdy neopakovala.

Verím, že ako správca železničnej infraštruktúry urobíme aj v roku 2025 maximum pre to, aby sme zabezpečili bezpečnejšiu, rýchlejšiu a komfortnejšiu dopravu.

JUDr. Alexander Sako
generálny riaditeľ ŽSR

Hlavné udalosti roka 2024

Január

ŽSR v spolupráci s MD SR na rok 2024 alokovali finančné prostriedky vo výške 28,197 mil. EUR na odložený údržbu, ktorá bola účelovo a v plnom rozsahu zrealizovaná s cieľom zlepšenia stavu železničnej infraštruktúry.

Február

Odborová asociácia výpravcov a dispečerov uverejnila tlačovú správu, v ktorej poukázala na výrazný nedostatok zamestnancov. V tom čase chýbalo ŽSR v Bratislavskom a Trnavskom kraji 450 zamestnancov. Túto situáciu skomplikoval aj odchod pracovníkov do predčasných dôchodkov koncom roka 2023.

Marec

Situácia s nedostatkom zamestnancov vyústila do verejných zhromaždení železničiarov v Košiciach, Žiline, vo Zvolene a v Bratislave. Železničari touto formou poukazovali na slabé finančné ohodnotenie, nedostatok zamestnancov a zastaranú železničnú infraštruktúru.

Apríl

ŽSR v spolupráci s MD SR prostredníctvom optimalizačných a racionalizačných opatrení zabezpečili finančné prostriedky na zvýšenie miezd zamestnancov. Od 1. apríla sa zamestnancom zvýšili tarifné mzdy o 7 %.

Železničné múzeum Slovenskej republiky otvorilo svoje brány návštevníkom a odštartovalo múzejnú sezónu v sobotu 20. apríla. V areáli starého rušňového depa Bratislava-východ privítali návštevníkov na podujatí s názvom Prvý parný deň.

Máj

ŽSR zlepšili plynulosť vlakovej prevádzky znížením 39 prechodných obmedzení traťových rýchlostí v období od 1. januára do 12. mája 2024.

ŽSR tiež ukončili komplexnú rekonštrukciu koľaje Šaštín-Stráže – Kúty, ktorá sa vykonávala z dôvodu prevádzkového opotrebovania a uplynutia životnosti jednotlivých prvkov železničnej infraštruktúry.

Jún

Od 1. júna je zamestnancom na vybraných ťažko obsaditeľných typových pozíciách vyplácaná prevádzková prémie.

V súvislosti s nedostatkom zamestnancov v prevádzkových profesiách, hlavne v bratislavskom a trnavskom regióne, pristúpili ŽSR k poskytovaniu migračného príspevku. Išlo o ďalší motivačný nástroj na riešenie kritickej situácie na západnom Slovensku.

Od 15. do 16. júna sa uskutočnil už 24. ročník celoslovenského zrazu historických železničných vozidiel RENDEZ v areáli Železničného múzea SR. Táto akcia opätovne prilákala množstvo nadšencov železničnej nostalgie z rôznych kútov Slovenska, ale aj zo zahraničia.



Dňa 27. júna 2024 o 17:03 hod. došlo na 1. traťovej koľaji medzi Novými Zámkami a Dvormi nad Žitavou k zrážke medzinárodného EC vlaku na pravidelnej linke Praha – Budapešť s autobusom, ktorý prechádzal cez železničné priecestie. Následkom tejto tragickej udalosti došlo k usmrteniu 7 osôb a k ťažkému zraneniu ďalších 5 osôb.

Júl

V nadväznosti na prvé zvyšovanie tarifných tried a prevádzkovú prémie boli zamestnancom podľa dohody zvýšené tarifné mzdy o ďalšie 3 %, a to k 1. júlu 2024.

Železnice Slovenskej republiky uviedli 2. júla do prevádzky prvý prestupný terminál v Bratislave, ktorý je súčasťou integrovaného dopravného systému (IDS) na území Bratislavského samosprávneho kraja.

August

Odbor riadenia ľudských zdrojov zaviedol prvé interné ocenenie vlastných zamestnancov. ŽSR chcú týmto spôsobom oceniť novoprijatých zamestnancov, ktorí sa rozhodli posilniť rady ŽSR.

September

Tradičná spoločná oslava Dňa železničiarov všetkých troch železničných firiem, teda Železníc Slovenskej republiky, Železničnej spoločnosti Slovensko a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, sa uskutočnila 20. septembra. Ocenenie za vynikajúce pracovné výsledky, mimoriadne schopnosti, prínos, či za záslužný čin si prevzalo 31 železničiarov.

Október

Začiatkom októbra spustil Odbor riadenia ľudských zdrojov pilotné meranie výkonnosti THP pracovníkov, ktoré začalo na tomto úseku a postupne bude prechádzať na všetky oddelenia v rámci firmy.

ŽSR získali akreditáciu Statickej zaťažovacej skúšky od Slovenskej národnej akreditačnej služby, čo znamená, že VVÚŽ Žilina môže samostatne s vlastnými zamestnancami vykonávať skúšku mostov, ale aj ponúkať službu do externého prostredia.

November

V Nitre využívajú cestujúci od 1. novembra zrekonštruovaný vestibul, ktorého stropná konštrukcia sa prepadla v roku 2022.

Od 18. novembra majú zamestnanci možnosť využívať benefit vo forme práce z domu v súlade s novými pravidlami v rozsahu 5 dní za mesiac.

December

K 31. decembru sme na vybraných tratiach ŽSR nemali zavedené žiadne prechodné obmedzenia traťovej rýchlosti (POTR) z dôvodu chýb na železničnej infraštruktúre s vplyvom na grafikon vlakovej dopravy (GVD).

Na základe vývoja ekonomickej situácie ŽSR v roku 2024 prijalo vedenie ŽSR rozhodnutie vyplatiť zamestnancom, ako poďakovanie za ich prácu a preukázateľné zlepšenie stavu železničnej infraštruktúry, mimoriadnu plošnú odmenu v sume 400 EUR, ktorá bola vyplatená so mzdou za mesiac november.

Profil spoločnosti

Železnice Slovenskej republiky (ďalej aj „ŽSR“ alebo „Spoločnosť“) boli zriadené zákonom č. 258/1993 Z. z. o Železniciach 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 s prevádzkovaním dráh, riadením dopravy na dráhach a samotnú prevádzkyschopnosť dráh.

Stratégia spoločnosti

Stratégia spoločnosti definuje základné smerovanie ŽSR pre budúce obdobie, a to rozvojové zámery v zmysle európskej a slovenskej dopravnej politiky primárne 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, vládnych a rezortných strategických dokumentov SR, požiadaviek vlastníka dráhy, požiadaviek zákazníkov (dopravcov a cestujúcej verejnosti), rozvojových zámerov vyšších územných celkov, pozície železničnej dopravy v národnom hospodárstve, jej postavenia na konkurenčnom trhu a v neposlednom rade z vlastnej vízie a misie.

Vízia ŽSR

Bezpečná, stabilná, moderná, interoperabilná, dostupná, konkurencieschopná, udržateľná a environmentálne priaznivá železničná sieť s efektívnym prevádzkovaním.

Misia ŽSR

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

Základný strategický cieľ

Stabilizovaný podnik s obnovenou a udržateľnou železničnou sieťou 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 prechodné obmedzenia traťovej rýchlosti, trvalé obmedzenia traťovej rýchlosti (zavedené z dôvodu porúch na železničnej infraštruktúre);
- modernizované zabezpečovacie zariadenia a zavedené diaľkové riadenie dopravy na všetkých tratiach podľa priorit vlastníka;
- trate základnej siete TEN-T vybavené systémom ERTMS (ETCS + GSM-R/FRMCS);
- hlavné trate vybavené rádiovou komunikáciou GSM-R/FRMCS;
- revitalizované železničné stanice a zastávky;
- energeticky efektívne budovné hospodárstvo (s ohľadom na trvalo udržateľný rozvoj);
- 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 trvalých obmedzení traťovej rýchlosti (odstránené významné obmedzenia);
- modernizované zabezpečovacie zariadenia a zavedené diaľkové riadenie dopravy na všetkých tratiach;
- trate rozšírenej základnej siete, súhrnnej siete TEN-T a hlavné trate vybavené systémom ERTMS;
- všetky trate vybavené systémom GSM-R/FRMCS;
- elektrifikované trate rozšírenej základnej siete, súhrnnej siete TEN-T a hlavné trate;
- minimalizovaný počet úrovňových križovaní;
- konkurencieschopný zamestnávateľ na trhu práce;
- zmodernizovaná infraštruktúra informačno-komunikačných technológií s efektívnou prevádzkou;
- udržateľné obehové hospodárstvo spojené s minimalizáciou negatívnych vplyvov a zodpovedným prístupom k životnému prostrediu.

SWOT analýza ŽSR

Na základe analýzy interného a externého prostredia je spracovaná SWOT analýza. Z jej záverov je možné konštatovať, že hlavnou silnou stránkou ŽSR je ich strategické postavenie v železničnom sektore a rovnako aj monopolné postavenie ako manažéra infraštruktúry. Taktiež je silnou stránkou stabilné financovanie zabezpečené prostredníctvom Čiastkových zmlúv na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení a Čiastkových zmlúv na rozvoj a modernizáciu železničnej infraštruktúry a servisných zariadení na jednotlivé roky, ktoré sú uzatvorené na základe platnej Rámcovej zmluvy o prevádzkovaní, rozvoji a modernizácii železničnej infraštruktúry na roky 2023 – 2032.

Slabými stránkami strategického významu sú vysoký podiel technicky a morálne zastaranej infraštruktúry, servisných zariadení a mechanizácie (dlhodobo poddimenzovaný proces jednoduchej reprodukcie prvkov železničnej infraštruktúry a vysoký podiel odloženej údržby), napriek stabilnému financovaniu aj nedostatok finančných prostriedkov zo strany štátu na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry v požadovanom rozsahu, jej obnovu a rozvoj (dlhodobé podfinancovanie železničného sektora zo strany štátu), a s tým spojený nízky podiel modernizovaných tratí s nízkou mierou interoperability s dopadom na nízku mieru konkurencieschopnosti železničnej dopravy.

Z oblasti externého prostredia je najväčšou hrozbou ďalší nedostatok finančných zdrojov na prevádzkovanie a rozvoj železničnej infraštruktúry (rozpočet verejnej správy), nedostatok finančných zdrojov na spolufinancovanie investičných projektov ŽSR zo strany štátu, ako aj absencia dlhodobej koncepcnej dopravnej politiky štátu a stratégie rozvoja železničnej dopravy.

Najväčšími strategickými príležitosťami sú pre ŽSR využitie finančných zdrojov EÚ na modernizáciu a obnovu železničnej infraštruktúry, s čím je spojená aj dispečerizácia tratí a zníženie počtu zamestnancov podieľajúcich sa na riadení dopravy a úspora živej práce. Významnou príležitosťou pre ŽSR (a železničnú dopravu celkovo) je rastúca mobilita obyvateľstva a uspokojenie dopytu po integrovanej doprave.

Silné stránky

- Strategické postavenie ŽSR v železničnom sektore;
- Monopolné postavenie ŽSR ako manažéra infraštruktúry;
- Financovanie prevádzky ŽSR na základe Čiastkových zmlúv na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení a Čiastkových zmlúv na rozvoj a modernizáciu železničnej infraštruktúry a servisných zariadení na jednotlivé roky zo strany štátu;
- Vybudované distribučné energetické siete
- Kvalifikovaná pracovná sila;
- Vybudované siete informačno-komunikačných technológií;
- Nepretržitá podpora pre zabezpečenie prevádzkyschopnosti ŽI;
- Ekologicky orientovaný druh dopravy;
- Vysoká miera bezpečnosti dopravy;
- Významné postavenie na trhu vzdelávacích a psychologických služieb v oblasti železničnej dopravy;
- Vykonávanie činností na základe získaných akreditácií a certifikácií;
- Disponibilná kapacita železničnej siete;
- Vysoká hustota železničnej siete – zabezpečenie dopravnej obslužnosti;
- Členstvo ŽSR v medzinárodných organizáciách.

Slabé stránky

- Vysoký podiel technicky a morálne zastaranej infraštruktúry, servisných zariadení a mechanizácie (dlhodobý poddimenzovaný proces jednoduchej reprodukcie základných prvkov ŽI a vysoká miera odloženej údržby);
- Nedostatok vlastných finančných prostriedkov na prevádzkovanie ŽI, obnovu a rozvoj;
- Nízky podiel modernizovaných tratí, nízka miera interoperability;
- Nevyhovujúci stavebno-technický stav budov a zastaranosť energetických systémov;
- Podstava zamestnancov v kľúčových prevádzkových profesiách z dôvodu odchodu do starobného a predčasného starobného dôchodku;
- Proces projektovej prípravy stavieb a chýbajúca prioritizácia investičných zámerov;
- Nízke tempo zavádzania inovatívnych technológií vo všetkých oblastiach ŽSR;
- Chýbajúca kontinuita v riadení firmy;
- Chýbajúca kontrola plnenia manažérskych rozhodnutí a ich vymožitelnosť;
- Neefektívne procesy (riadenie, byrokracia, administratíva, verejné obstarávanie);
- Nakladanie s nepotrebným majetkom, nevysporiadaný majetok, zriadenie vecných bremien a odstraňovanie environmentálnych záťaží;
- Nízka motivácia a nezáujem obsadzovania nedostatkových kľúčových odborných profesií internými ľudskými zdrojmi;
- Neefektívne riadenie výluk;
- Chýbajúca komunikačná stratégia – negatívne vnímanie ŽSR verejnosťou;
- Nekonkurenčné produkty VOJ v externom prostredí;
- Neoptimálna veková štruktúra zamestnancov;
- Chýbajúca koordinácia interných zložiek ŽSR;
- Chýbajúca databáza strategických dokumentov (PD, paspory IA, paspory tratí).

Príležitosti

- Využitie finančných zdrojov EÚ na modernizáciu a obnovu ŽI (a iné oblasti);
- CRD vybudovaním diaľkovo ovládaných tratí s centrálnymi dispečerskými pracoviskami;
- Rastúca mobilita obyvateľstva a dopyt po integrovanej doprave;
- Podpora presunu dopravy na železnicu (v zmysle Programového vyhlásenia vlády 2023 – 2027);
- Využitie úverov na financovanie návratných investičných akcií;
- Finančné modely umožňujúce realizáciu investičných projektov zo zdrojov mimo RVS (napr. PPP projekty);
- Výkon diagnostiky, projektovej prípravy a realizácie jednoduchých stavieb vlastnými kapacitami;
- Zvýšený dopyt verejnosti po environmentálne priaznivých druhoch dopravy;
- Podpora železničnej dopravy zo strany EÚ a SR z dôvodov bezpečnosti a ekológie;
- Sieť ŽSR ako súčasť medzinárodných koridorov;
- Zvýšenie atraktivity železničnej dopravy vybavenosťou ŽST a zastávok (informačný systém, Park&Ride, Kiss&Ride, Bike&Ride, SMART lavičky, atď.);
- Zefektívnenie energetického manažmentu prechodom na obnoviteľné zdroje energie;
- Granty na zvyšovanie kvalifikácie zamestnancov.

Hrozby

- Nedostatok finančných zdrojov na prevádzkovanie a rozvoj ŽI – RVS;
- Nedostatok finančných zdrojov na spolufinancovanie projektov ŽI zo strany štátu;
- Absencia dlhodobej koncepcnej dopravnej politiky štátu a stratégie rozvoja železničnej dopravy;
- Presmerovanie dopravných tokov z dôvodu nekonkurencieschopnosti (mimo územia SR, príp. na iný mód dopravy);
- Pokles dopravných výkonov na sieti ŽSR v dôsledku negatívneho vývoja národného hospodárstva SR;
- Časté zmeny v smerovaní a riadení rezortu a ŽSR – politické rozhodnutia a nominácie;
- Odliv kvalifikovanej pracovnej sily do externého prostredia, nezáujem nových uchádzačov o prácu na ŽSR;
- Požiadavky vlastníka dráhy nad rámec poskytnutých financií;
- Obmedzenie podnikateľských aktivít strategického zákazníka (vysoký podiel výkonov je viazaný na nízky počet zákazníkov);
- Absencia zainteresovania ŽSR v procese prípravy a zmien legislatívnych noriem (najmä mimo gescie MD SR);
- Legislatívne podmienky pre odchod zamestnancov do starobného a predčasného starobného dôchodku;
- Nedostatok pracovnej sily v externom prostredí s príslušnou odbornou kvalifikáciou;
- Nekomplexné posúdenie projektov zo strany verejných inštitúcií s dopadom na zmarenie investície (pozastavenie, zrušenie projektu);
- Zmeny v nastavení priorít rozvoja železničného sektora zo strany štátu;
- Časová a finančná záťaž z dôvodu sprísňovania legislatívy týkajúcej sa vplyvov stavieb na životné prostredie;
- Negatívne vnímanie verejnosti;
- Kriminalita a vandalizmus – ovplyvnenie plynulosti a bezpečnosti prevádzky; rozkrádanie a poškodzovanie majetku.

Strategické ciele ŽSR

Pre implementáciu Stratégie ŽSR a definovanie strategických cieľov je využívaná metóda Balanced Scorecard, prostredníctvom ktorej je zabezpečená vyváženosť cieľov a komplexný rozvoj ŽSR.

Základný strategický cieľ je vo finančnej perspektíve pretavený do nasledovných cieľov pre túto oblasť:

- Finančná stabilita podniku – ide o cieľ dlhodobého stabilného financovania, ktoré je nevyhnutné z hľadiska takej rozsiahlej činnosti, akú ŽSR musia zabezpečovať, a rovnako je nevyhnutné pre nastavenie procesov investičnej činnosti, údržby, verejného obstarávania, rozvoja ľudských zdrojov, atď. Ide o procesy, ktoré je možné efektívne vykonávať len pri stabilných a na dlhšie obdobie predikovateľných objemoch finančných prostriedkov zo strany štátu.
- Zvyšovanie úrovne financovania – okrem stability financovania je dôležité aj navyšovanie prostriedkov do železničnej siete vzhľadom na existujúci investičný a prevádzkový dlh, ktorý sa pri nedostatočnej miere financovania bude naďalej prehľbovať.

Pre oblasť zákaznickej perspektívy je pre ŽSR zadaný jeden strategický cieľ:

- Zvyšovanie kvality poskytovaných produktov a služieb – ŽSR vnímajú za svojho zákazníka predovšetkým štát, ktorý si od ŽSR objednáva službu vo forme efektívneho a hospodárneho spravovania svojho majetku. Ďalej dopravcu, ktorému majú za cieľ poskytovať atraktívne produkty a služby, a tým zvyšovať dopravné výkony v železničnej doprave, a v neposlednom rade aj cestujúcu verejnosť, ktorej majú za cieľ vytvárať vhodné podmienky pre cestujúcich na staniciach a zastávkach, a tým zvyšovať atraktivitu železničnej dopravy. Tento cieľ je limitovaný finančnými zdrojmi podniku.

V perspektíve interných procesov si ŽSR stanovili štyri ciele:

- Podpora trvalo udržateľného rozvoja – v rámci tohto cieľa ide o zohľadnenie komplexných aspektov udržateľnosti so zameraním na zabezpečenie dlhodobej udržateľnosti železničnej siete z ekonomického, environmentálneho a sociálneho hľadiska. V rámci ekonomickej udržateľnosti ide o zabezpečenie finančnej stability, ktorej význam je popísaný vyššie. Environmentálna udržateľnosť spočíva v znížení negatívneho vplyvu železničnej dopravy na životné prostredie s cieľom zníženia emisií skleníkových plynov, minimalizácie vplyvu na biodiverzitu a ekosystémy a podpory energeticky úsporných technológií. V rámci sociálnej udržateľnosti majú ŽSR za cieľ zabezpečiť bezpečnosť a dostupnosť železničnej dopravy.
- Efektívna správa majetku – ŽSR ako správca majetku štátu majú za cieľ spravovať tento majetok čo najefektívnejšie. Ide predovšetkým o jeho modernizáciu a rozvoj, obnovu, správu, údržbu, kapitalizáciu, facility manažment, energetickú efektívnosť budov, atď.
- Zefektívnenie činnosti optimalizáciou procesov – ide o prierezový cieľ pre všetky procesy ŽSR za účelom ich zefektívnenia.
- Efektívne riadenie podporných procesov – ŽSR disponujú viacerými organizačnými zložkami, ktorých činnosť má formu podporných procesov pre hlavnú činnosť ŽSR. Vzhľadom na skutočnosť, že tieto organizačné zložky často poskytujú výkony aj do externého prostredia a vykonávajú určitú podnikateľskú činnosť, cieľom je, aby boli tieto procesy vykonávané efektívne a prinášali pre ŽSR čo možno najväčšie benefity.



V poslednej perspektíve, z hľadiska dôležitosti však rovnocennej s predchádzajúcimi, sú zadefinované ciele pre vzdelávanie a rozvoj (pre interné zdroje podniku):

- Technický rozvoj a inovácie – pre zabezpečenie vyššie uvedených cieľov a zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy je nevyhnutný rozvoj, v tomto prípade technický rozvoj a inovácie, ktorý predstavuje využívanie nových materiálov, technológií a zariadení, dispečerizácia tratí (diaľkové ovládanie tratí), informačné systémy pre zefektívnenie procesov firmy, atď.
- Rozvoj ľudských zdrojov – pre podnik, akým sú ŽSR, ide o kľúčový strategický cieľ. ŽSR sú špecifické širokým spektrom pracovných pozícií, geografickou rozmiestnenosťou svojich pracovísk a zamestnancov, ale predovšetkým požiadavkami na odborné, kvalifikačné a osobnostné predpoklady pre výkon profesie s dopadom na bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy.

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 2024

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, CPA	člen Správnej rady ŽSR
Mgr. František ZAPARANIK	člen Správnej rady ŽSR

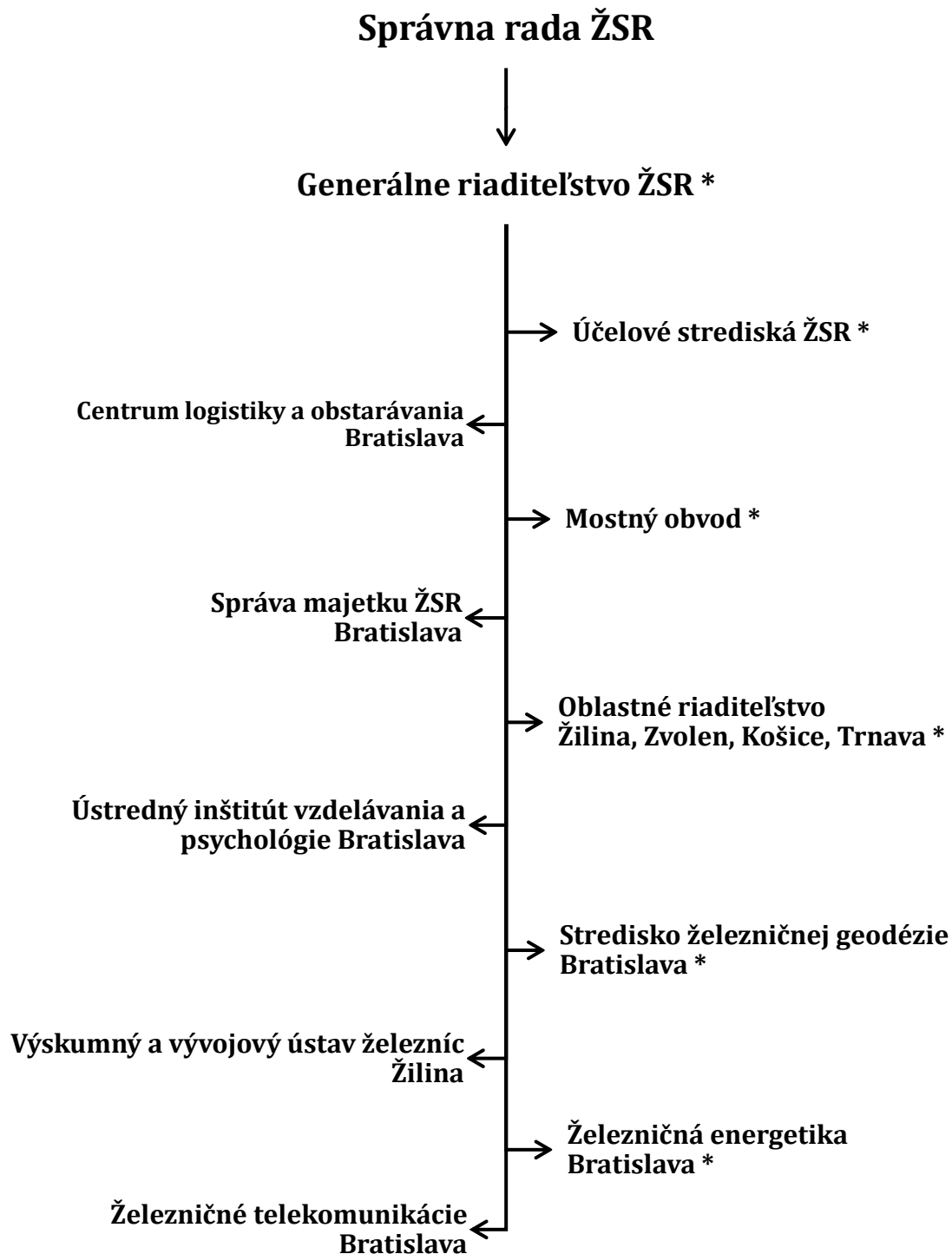
Štatutárny orgán

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. Linda STOMAN	námestníčka 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 znení neskorších predpisov 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 2024	31. decembra 2023
Dĺžka spravovaných tratí	km	3 629	3 630
z toho dĺžka prevádzkových tratí	km	3 575	3 584
Stavebná dĺžka koľají	km	6 820	6 822
Počet priecestí	ks	2 062	2 065
Počet výhybiek	ks	8 237	8 244
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 2023 sú spôsobené rekonštrukciou a modernizáciou železničnej infraštruktúry. Zároveň bola časť dráhy Piešťany – Vrbové prenajatá občianskemu združeniu – Združenie obcí Zelená cesta, Hlavná ulica 3247/107, Trebatice a ponechala sa v užívaní s cieľom pripraviť, realizovať a užívať dočasnú stavbu „Cyklotrasa Piešťany – Vrbové“. Z tohto titulu je táto časť dráhy evidovaná ako neprevádzkovaná.

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 53,689 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;
- Piešťany – Trebatice – 4,213 km;
- Trebatice – 0,265 km;
- Trebatice – Vrbové – 2,267 km;
- Vrbové – 0,643 km



Porovnanie výkonov realizovaných v rámci hlavnej činnosti:

LÍNIOVÉ OPRAVNÉ PRÁCE	m. j.	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Oprava geometrickej polohy koľaje	km	1 080,536	1 168,748
Oprava geometrickej polohy výhybiiek	v. j.	742	630
Oprava koľajového lôžka koľaje	km	33,437	24,491
Oprava koľajového lôžka výhybiiek	v. j.	32	18
Zriadenie a obnova bezстыkovej koľaje	km	3,876	6,234
Zváranie výhybiiek	v. j.	73	3
Výmena koľajníc	km	80,189	78,800
Výmena podvalov	ks	43 863	27 975

BUDOVY	m. j.	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Počet budov	ks	4 589	4 697
Zastavaná plocha	m ²	1 104 126	1 159 181
Úžitková plocha	m ²	1 324 587	1 350 044

DOPRAVNE V SIETI ŽSR	m. j.	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Dopravne spolu	ks	995	1 017
Dopravne obsadené/neobsadené zamestnancami	ks	355/640	358/659
z toho:			
Železničné stanice	ks	263	291
Pohraničné stanice	ks	25	22
Ostatné dopravne (<i>hradlá, odbočky, výhybne, zastávky, prekladiská, závorárske stanoviská, dopravne podľa predpisu ŽSR Z1 a iné</i>)	ks	732	704

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



ZABEZPEČOVACIE ZARIADENIA	m. j.	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Traťové zabezpečovacie zariadenia			
Automatický blok	km	462	463
Automatické hradlo	km	385	395
Poloautomatický blok	km	705	705
Trate s telefonickým dorozumievaním	km	1 807	1 802
Staničné zabezpečovacie zariadenia	ks	515	513
Diaľkovo ovládané zabezpečovacie zariadenia	km	405	396
Vlakové zabezpečovacie zariadenie	km	1 030	1 030
Priecestné zabezpečovacie zariadenia	ks	2 062	2 065
z toho:			
pasívne priecestia – nezabezpečené	ks	994	996
aktívne priecestia – zabezpečené	ks	1 068	1 069
z toho:			
svetelné priecestia	ks	984	985
mechanické priecestia	ks	84	84
Spádoviskové zabezpečovacie zariadenia – brzdy	ks	253	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	111	97
Elektrická požiarňa signalizácia	ks	222	217
Poplachový systém narušenia	ks	143	163

ZARIADENIA ELEKTROTECHNIKY	m. j.	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Elektrifikované trate	km	1 582	1 585
Rozvinutá dĺžka trakčného vedenia	km	5 149	5 111
Napájacie a spínacie stanice	ks	94	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 2024 bolo na úrovni 87,27 %. Ide o kvalitatívny ukazovateľ, ktorý poskytuje informáciu o celkovej včasnosti vlakov. Vplyv nezaradených príčin, ktorých dôsledkov nebolo možné odstrániť konaním ŽSR dosiahol hodnotu 6,26 %.

Na percente plnenia absolútneho GVD sa negatívne prejavovali vysoké meškania vlakov vstupujúcich zo susedných železničných správ. Zmeškané vlaky ovplyvňovali jazdu ďalších vlakov v sieti ŽSR, a tým ich počet narastal. Počet a hlavne rozsah modernizačných výluk, ako aj výluk z dôvodu opravy a údržby železničnej infraštruktúry v sieti ŽSR, ale aj výluk u susedných manažérov infraštruktúry mal na meškanie vlakov výrazný vplyv počas celého roka. Meškania 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 2024 predstavovalo hodnotu 96,68 %. 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 meškanie 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 2025,
- stabilizácia zosuvu trate medzi ŽST Čadca – štátna hranica SK/CZ počas celého roka 2024 s pokračovaním do roka 2025,
- výlukové práce v uzle ŽST Žilina počas celého roka 2024 s pokračovaním do roka 2025,
- elektrifikácia a modernizácia staničných koľají a výhybiiek v ŽST Strážske, ŽST Humenné a traťovej koľaje medzi ŽST Humenné – ŽST Strážske,
- oprava koľajového lôžka koľaje a oprava geometrickej polohy koľaje v úseku medzi ŽST Žiar nad Hronom až ŽST Žarnovica od 4. marca 2024 do 10. mája 2024,
- komplexná rekonštrukcia železničného zvršku ŽST Nová Baňa – ŽST Hronský Beňadik a ŽST Hronský Beňadik od 11. mája 2024 do 11. decembra 2024.



VLAKOVÉ TRASY PODĽA DRUHU VLAKU		m. j.	za rok 2024	za rok 2023
Osobná doprava	Osobné vlaky	ks	552 103	555 579
	Expresné vlaky	ks	40 634	38 986
	Rýchliky	ks	40 873	36 627
	Súpravové vlaky	ks	41 938	38 257
	Rušňové vlaky	ks	5 438	5 899
Osobná doprava celkom			680 986	675 348
Nákladná doprava	Rušňové vlaky	ks	74 306	76 867
	Priebežné nákladné vlaky	ks	67 812	71 517
	Nákladné expresné vlaky	ks	38 924	39 161
	Manipulačné vlaky	ks	22 252	21 855
	Vlečkové vlaky	ks	3 725	3 532
	Služobné vlaky	ks	1 477	1 460
Nákladná doprava celkom			208 496	214 392

VLAKOVÉ TRASY PODĽA KATEGÓRIE TRATE		m. j.	za rok 2024	za rok 2023
Osobná doprava	Hlavné trate	ks	427 835	391 749
	Ostatné hlavné trate	ks	220 858	216 993
	Vedľajšie trate regionálneho významu	ks	110 461	121 645
	Vedľajšie trate so zjednodušeným riadením dopravy	ks	33 801	35 259
	Úzkorozchodné trate	ks	45 012	45 754
	Špeciálne dráhy	ks	367	408
Nákladná doprava	Hlavné trate	ks	169 160	173 150
	Ostatné hlavné trate	ks	64 056	68 135
	Vedľajšie trate regionálneho významu	ks	10 012	10 396
	Vedľajšie trate so zjednodušeným riadením dopravy	ks	3 438	2 914
	Úzkorozchodné trate	ks	0	0



PREHLAD ZAVEDENÝCH POTR NA HLAVNÝCH KOLAJACH PODĽA KATEGÓRIE TRATE	Kategória	31. decembra 2024		31. decembra 2023	
		ks	m	ks	m
Najvýznamnejšie hlavné trate	I. a	6	7 942	26	9 998
	I. b	5	1 445	6	660
Hlavné trate	II.	14	18 067	19	26 701
Regionálne trate	III.	22	11 411	40	19 066
Lokálne trate	IV.	1	2 842	2	2 902
Celkom		48	41 707	93	59 327

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 2024		za rok 2023	
		ks	m	ks	m
Najvýznamnejšie hlavné trate	I. a	2	1 255	0	0
	I. b	2	11 588	0	0
Hlavné trate	II.	1	7 250	2	256
Regionálne trate	III.	16	43 688	5	3 726
Lokálne trate	IV.	1	22	4	20 142
Celkom		22	63 803	11	24 124

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 trvalého obmedzenia traťovej rýchlosti 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 2024 boli tieto služby poskytnuté 49 dopravcom, a to 6 dopravcom osobnej dopravy a 40 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 2024	31. decembra 2023
	102 739	104 152
v tom: Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.	54 753	56 693
Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.	26 806	28 837
Iní dopravcovia	21 180	18 622
v tom: osobná doprava	4 342	2 261
nákladná doprava	16 838	16 361
Úhrady sú uvedené vrátane kompenzácie zo zníženia úhrad pre nákladných dopravcov poskytnutej zo strany MD SR	22 399	22 476

Výkony dopravcov

Z medziročného pohľadu bol zaznamenaný celkový pokles dopravných výkonov o 418 tis. vlkm. Na poklese celkových výkonov sa do značnej miery podieľala nákladná doprava, kde evidujeme medziročný pokles o 416 tis. vlkm. Najväčší pokles mal dopravca Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. na úrovni 552 tis. vlkm. Tento pokles bol spôsobený zníženým počtom objednaných vlkm a výlukovou činnosťou. U ostatných dopravcov došlo k medziročnému nárastu dopravných výkonov o 136 tis. vlkm.

V osobnej doprave zaznamenávame medziročný pokles dopravných výkonov o 2 tis. vlkm. Najväčší pokles mal dopravca Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. na úrovni 1 642 tis. vlkm. Naopak u ostatných dopravcov bol zaznamenaný nárast o 1 640 tis. vlkm. Najväčší nárast mal dopravca Leo Express Slovensko s. r. o. na úrovni 1 488 tis. vlkm.

VÝKON	m. j.	31. decembra 2024	31. decembra 2023	medziročná zmena v %
Osobná doprava	tis. vlkm	39 792	39 794	-0,01
	mil. hrtkm	10 264	10 353	-0,85
Nákladná doprava	tis. vlkm	13 724	14 140	-2,94
	mil. hrtkm	15 929	16 551	-3,76
Spolu	tis. vlkm	53 516	53 934	-0,78
	mil. hrtkm	26 193	26 904	-2,64



Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry

Prevádzkovanie železničnej infraštruktúry v roku 2024 bolo realizované v súlade s Čiastkovou zmluvou na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení na rok 2024 v znení jej Dodatku č. 2 uzatvorenou medzi ŽSR ako manažérom infraštruktúry a Slovenskou republikou ako vlastníkom železničnej infraštruktúry zastúpenou MD SR.

BILANCIA (v tis. EUR)	31. decembra 2024*	31. decembra 2023
Ekonomicky oprávnené náklady	568 227	506 782
v tom náklady na:		
služby poskytované v minimálnom prístupovom balíku	511 231	451 930
služby poskytované v traťovom prístupe k servisným zariadeniam	55 232	53 225
TIP Žilina, TIP Lužianky a TIOP Moldava nad Bodvou	1 764	1 627
Ekonomicky oprávnené výnosy	568 218	503 936
v tom:		
úhrada od vlastníka železničnej infraštruktúry	452 197	391 299
úhrada za prístup k železničnej infraštruktúre	80 340	81 676
kompenzácia finančných dopadov	22 399	22 476
výnosy z iných obchodných činností	13 282	8 485
Výsledok hospodárenia za služby	-9	-2 846
Krytie straty nerozdeleným ziskom minulých období	9	2 846

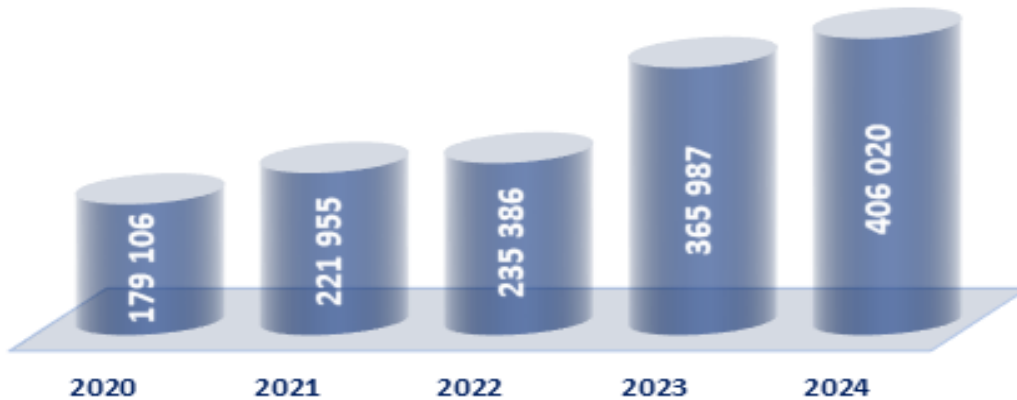
*Údaje v tabuľke sú auditované a sú pred protokolárnym vyhodnotením MD SR.

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 452 197 tis. EUR, čím medziročne došlo k nárastu o 60 898 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 2024, boli pridelené prostriedky zaúčtované do výnosov roka 2024 vo výške 22 399 tis. EUR, čím medziročne došlo k poklesu o 77 tis. EUR.

Modernizácia a rozvoj železničnej infraštruktúry

Základom pre plánovanie a výstavbu železničnej infraštruktúry bol Vládou SR schválený „Harmonogram prípravy a výstavby projektov železničnej infraštruktúry“.

Vývoj celkových investičných nákladov medzi rokmi 2020 až 2024 (v tis. EUR)



V roku 2024 boli realizované investičné akcie v celkovej výške 406 020 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 investičných nákladov v roku 2024	v tis. EUR
Modernizácia, rekonštrukcia a výstavba železničnej infraštruktúry	391 142
Bezpečnosť prevádzky	2 227
Skvalitňovanie služieb pre železničné podniky	4 491
Automatizácia riadenia dopravy	24
Ostatné – najmä vyvolané investície	8 136
Celkom	406 020

Investičné akcie boli obstarané najmä z kapitálových dotácií v celkovom objeme 345 853 tis. EUR a z vlastných zdrojov a úverov vo výške 52 031 tis. EUR.

ŽSR v roku 2024 prijali peňažné prostriedky z kapitálových dotácií zo zdrojov štátneho rozpočtu a z EÚ fondov	v tis. EUR
Štátny rozpočet/kapitálový transfer	96 298
Plán obnovy a odolnosti	90 834
Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020	42 525
Program Slovensko	37 693
CEF - Nástroj na prepájanie Európy	31 085
Celkom	298 435



Stavby s najvyšším objemom prírastku investičných nákladov v roku 2024	v tis. EUR
Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina /A12084/	102 263
Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné /A13225/	87 410
Modernizácia koridoru, štátna hranica SR/ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), úsek trate Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR /A10044/	42 492
Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR /A19157/	25 014
Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou /A13043/	23 256
Implementácia GSM-R na železničnej trati Varín – Košice – Čierna sad Tisou, štátna hranica /A19000/	23 067
Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad /A06048/	22 098
Modernizácia železničnej trate Púchov – Žilina pre traťovú rýchlosť do 160 km/h., úsek trate Púchov – Považská Teplá /A04001/	10 419
Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad – Krompachy /A06099/	8 070
Šaštín – Kúty, rekonštrukcia železničného zvršku koľaje č. 1 /A16200/	5 648
Komplexná rekonštrukcia Štrba ŽST – výhybňa Lučivná koľaj č. 1 /A24053/	5 441

Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina (OPII, PSK, CEF, KT, VZ)

Hlavná stavebná činnosť bola sústredená do železničnej stanice Žilina os. stanica. Výluka párnej skupiny koľají bola v lete 2024 ukončená a koľajisko bolo odovzdané do predčasného užívania vrátane nástupištia č. 3 a 4 so zastrešením, trakčného vedenia, informačného a rozhlasového zariadenia. V smere od Strážova bola vybudovaná nová železničná zastávka Žilina predmestie s nástupišťami 1 a 2, ktoré sú prepojené novým podchodom pre cestujúcu verejnosť. Prístup k zastávke zabezpečuje nová komunikácia s parkoviskom a zamestnanci Rušňového depa môžu používať nový podchod pod koľajiskom k prístupu do zamestnania. Po ukončení výluk a uvedení koľajiska do predčasného užívania začala výluka nepárnej skupiny koľají v žst. Žilina. Pokračuje sa s rekonštrukciou železničného mosta ponad Kysuckú ulicu a s úpravou koryta potoku Všivák. V smere na Kysucké Nové Mesto prebieha prestavba železničného mostu ponad Váh v koľaji č. 1 a zároveň pokračujú práce na podchode v Budatíne. Interiér novej budovy riadenia dopravy v Žiline sa pripravuje na umiestňovanie nových technológií.

Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné (POO, KT)

Projekt „Bánovce nad Ondavou - Humenné, elektrifikácia a komplexná rekonštrukcia trate“ rieši elektrifikáciu existujúcej jednokoľajnej železničnej trate jednosmernou trakčnou sústavou 3 kV a zrealizovanie súvisiacej rekonštrukcie zariadení a stavieb železničnej infraštruktúry na úseku Bánovce nad Ondavou - Humenné v dĺžke 33,5 km. Zrealizovanie súvisiacej rekonštrukcie predstavuje najmä predelektrifikačné úpravy, výstavbu zabezpečovacích zariadení, rekonštrukcie a úpravy zariadení a stavieb železničného zvršku a spodku, ako aj ostatné požadované práce podľa projektovej dokumentácie.

Dielo „ŽSR, Elektrifikácia a súvisiace rekonštrukcie na úseku trate Bánovce nad Ondavou – Humenné“ pozostáva z 3 častí diela (3 stavieb) nasledovne:

Stavba A „ŽST Bánovce nad Ondavou (mimo) – ŽST Strážske (vrátane), komplexná rekonštrukcia železničného zvršku koľaje č. 1“

Stavba B „ŽST Michalovce – staničné zabezpečovacie zariadenie“

Stavba C „ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné“.

Práce prebiehali v zmysle predloženého harmonogramu. Vykonal sa demontáž vyzískaných koľajových polí v ŽST Humenné aj v ŽST Strážske, výrub stromov v ŽST Strážske a odstránenie pňov a koreňov z už realizovaného výrubu v medzistaničnom úseku Strážske – Humenné, a tiež ŽST Humenné. Na základe zrealizovaného baraniaceho pokusu sa na objektoch novobudovaného podchodu, ako aj existujúceho podchodu v ŽST Humenné realizovali predvrty, v mieste ktorých bude zhotovená larsenová stena pre potreby zaistenia stavebnej jamy oboch podchodov. Prebiehali práce na vsakovacích objektoch odvodnenia železničného spodku ŽST Humenné a terénnych odkopoch v mieste budúcich trás káblovodov a trativodov. Vo vnútri budovy sa upravili priestory miestností, kde bude umiestnená technológia zabezpečovacieho zariadenia. Na medzistaničnom úseku pokračovali práce v rekonštrukciách priepustov, odkopoch vrstvy železničného spodku, výstavbe trakčných základov a montáže výzbroje trakčných stožiarov.

Prebiehali práce na objektoch nástupísk a príslušných zastrešení, prístupových chodníkov k nim, a v podchodoch v Humennom. Okrem toho prebiehali technické prehliadky na zabezpečovacom zariadení, kde po ich úspešnom ukončení pristúpi Zhotoviteľ k jeho skúšaniam a následne bude táto časť stavby pustená do predčasného užívania.

V januári 2025 budú pokračovať vyššie uvedené činnosti v úseku Strážske – Humenné a v úseku Strážske – Bánovce nad Ondavou práce podľa harmonogramu na mostoch, priepustoch, nástupiskách, železničnom spodku, železničnom zvršku a v rámci celej železničnej stanice Michalovce, kde už sa realizuje nový podchod pre cestujúcich.

Modernizácia koridoru, štátna hranica SR/ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, úsek Čadca - Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR (OPII, PSK, CEF, KT)

Predmetom projektu je modernizácia existujúcej dvojkolajnej železničnej trate 106D Žilina – Čadca – Mosty u Jablunkova CZ v úseku Čadca - Svrčinovec zastávka/mimo/ – štátna hranica SR/ČR. Hlavná stavebná činnosť na úseku sa zamerala na realizáciu zárubných múrov pri koľaji č. 1, ktorých ukončenie bolo nevyhnutné pre uvedenie koľaje č. 1 do prevádzky. Taktiež sa realizovali nové inžinierske stavby (mosty), ako aj nová zastávka Svrčinovec. Prebiehali práce na železničnom zvršku a spodku v koľaji č. 1, zrekonštruovali sa priepusty a vybudovalo sa nové trakčné vedenie. Koľaj č. 1 bola v novembri 2024 uvedená do predčasného užívania. Následne po ukončení výluk zabezpečovacieho zariadenia bola začatá výluka 2. traťovej koľaje a začalo sa s prácami na železničnom spodku. Súčasne pokračuje realizácia protihlukových stien.

Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR (CEF, KT)

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. Návrh modernizácie traťového úseku zohľadňuje zvýšenie traťovej rýchlosti na rýchlosť do 200 km/h s miestnymi obmedzeniami.

Predmetná stavba pozostáva z modernizácie dvoch úsekov Devínska Nová Ves (mimo) – Malacky a Kúty (mimo) – štátna hranica. Prebehla kompletizácia ocelej mostovky druhého železničného mosta cez rieku Morava, ktorý bol vyrobený a dovezený z Talianska. Následne bol most vysunutý ponad vodný tok. Súbežne a kontinuálne sú realizované práce na železničnom zvršku a železničnom spodku. V lokalite na zastávke Brodské začali práce na budovaní podchodu pre cestujúcich, ako aj budúcemu cestnému podjazdu.

Úsek Devínska Nová Ves (mimo) – Malacky

Daný úsek sa skladá z týchto ucelených častí stavby:

- UČS 01: Devínska Nová Ves (mimo) – ŽST Zohor (sžkm 1,384 – 11,750),
- UČS 02: Devínska Nová Ves (mimo) – ŽST Zohor (sžkm 11,750 – 13,800),
- UČS 03: Zohor (mimo) – Malacky (mimo) (sžkm 13,800 – 23,200)
- UČS 04: ŽST Malacky (sžkm 23,200 – 25,670)

Na úseku Devínska Nová Ves – Zohor – ucelená časť stavby 01 a 02 zhotoviteľ začal stavebné práce a zároveň zabezpečuje inžiniersku činnosť pre potreby vydania posledných stavebných povolení. Na ucelenej časti stavby 01 boli vo 4. kvartáli 2024 realizované výruby drevín v rámci prípravných prác. Na ucelenej časti stavby 03 stále prebiehajú rokovania s obcou Plavecký Štvrtok s cieľom nájsť také technické riešenie náhrady mimoúrovňového križovania pozemnej komunikácie so železničnou traťou, ktoré sa nachádza v intraviláne obce. Na ucelenej časti stavby 04 prebieha príprava predmetného úseku v rozsahu spracovania projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie v rozsahu realizácie stavby.

Úsek Kúty (mimo) – štátna hranica SR/ČR

Zhotoviteľ zabezpečil ukončenie inžinierskej činnosti na časť Kúty (mimo) – štátna hranica SR/ČR, (sžkm 68,090 – 71,600). Pokračujú práce na zabezpečení inžinierskej činnosti pre stavebné povolenie na ucelenej časti stavby 11 - časť Brodské (mimo) – Brodské (sžkm 71,600 – 72,750).

Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou (OPII, PSK, KT)

Predmetom projektu bolo uskutočnenie stavebných prác týkajúcich sa výstavby elektrifikácie trate Moldava nad Bodvou – Haniska pri Košiciach a prác na súvisiacej železničnej infraštruktúre železničnom zvršku, železničnom spodku, zabezpečovacej a oznamovacej technike. Stavba je líniového charakteru, účelom je zmena terajšej motorovej trakcie na energeticky výhodnejšiu elektrickú trakciu. Celková dĺžka elektrifikácie úseku trate je 21,5 km trate.

Elektrifikáciou trate sa zvýšil ekologický prínos dopravy (znižovanie množstva skleníkových plynov, hluk, prašnosť), ako aj dopravný komfort v dotknutom území (úspora času, možnosť nasadenia moderných vlakov, zvyšovanie bezpečnosti železničnej dopravy). Projekt predpokladá v budúcnosti možné prepojenie trate s integrovaným dopravným systémom v Košickom kraji.

Stavba bola ukončená preberacím protokolom dňa 13. decembra 2024. Cieľom stavby bolo dosiahnuť po elektrifikácii trate zlepšenie dynamiky jazdy, dosiahnuť lepšiu vybavenosť trate a jej vyššiu prepojenosť v rámci vybudovania integrovaného dopravného systému v košickom regióne na zlepšenie parametrov koľajovej dopravy. Stavba po realizácii spĺňa požiadavky na zaistenie interoperability Európskeho železničného systému.

Implementácia GSM-R na železničnej trati Varín – Košice – Čierna nad Tisou, štátna hranica (CEF, KT)

Napojenie železníc Slovenskej republiky na sieť európskych dopravných koridorov si nevyhnutne vyžaduje budovanie zabezpečovacieho systému kompatibilného so systémami v krajinách Európskej únie. Z hľadiska dosiahnutia interoperability bola v rámci európskej únie prijatá koncepcia zavádzania systému ETCS na medzinárodných koridoroch. Zavedenie systému ETCS si vyžaduje vybudovanie technologickej infraštruktúry. Projekt rieši nasadenie GSM-R na železničnej trati Varín – Košice – Čierna nad Tisou dlhej 329,374 km, ktorá sa nachádza na koridore hlavnej siete Rýn – Dunaj (CNC).

Dňa 03. decembra 2024 Zhotoviteľ odovzdal Objednávateľovi 199 prevádzkových súborov a 128 stavebných objektov. Podmienky pre prebratie boli splnené a stavba sa považuje za ukončenú.

Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad (CEF, KT)

Projekt je rozdelený na 5 etáp, pričom 1. etapa trate sa týka realizácie úseku Poprad – Lučivná, ktorá bola ukončená v auguste 2024 preberacím protokolom diela. Práce sa týkali úseku s dĺžkou takmer 13 kilometrov. Stavba bola rozdelená na úseky Poprad - Svit, Svit - Štrba a jej súčasťou bola aj modernizácia železničnej stanice vo Svite. Projekt zahŕňal vybudovanie a zrekonštruovanie siedmich železničných mostov, dvoch nových podchodov pre cestujúcich, ale aj zrušenie predošlých železničných priecostí v úseku.

V miestach s obytnou zástavbou, teda v Poprade, Svite a Lučivnej, boli vybudované pozdĺž trate protihlukové steny.

5. etapa trate sa týka projektovej prípravy pre úsek Paludza – Liptovský Hrádok. V roku 2024 na základe novej Správy o hodnotení EIA sa aktualizovala projektová dokumentácia na stupni dokumentácie pre stavebné povolenie, pripravovala sa dokumentácia pre výber Zhotoviteľa realizácie stavby (verejné obstarávanie vyhlásené 20. januára 2025) a zabezpečovala sa inžinierska činnosť na zabezpečenie a vydanie stavebných povolení z dôvodu aktualizácie projektovej dokumentácie. Finančné prostriedky v roku 2024 boli použité na majetkovoprávne vyrovnanie nehnuteľností súvisiacich s predmetnou stavbou.

Modernizácia trate Púchov - Žilina, pre rýchlosť do 160 km/h., úsek trate Púchov – Považská Teplá (OPII, KT, VZ)

Stavebné práce boli riadne ukončené. Stavba plní svoju funkciu a plnohodnotne slúži svojmu účelu. V priebehu roka 2024 prebehlo finančné vyúčtovanie diela.

Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad – Krompachy (PSK, KT)

Projekt je rozdelený na etapy A.1. a A.2.

Etapa A.1 sa týka úseku Poprad – Vydrník. V rámci tejto modernizácie sa plánuje zvýšenie traťovej rýchlosti na úsekoch, kde je to technicky možné, výstavba nového tunela Španí Háj, modernizácia železničnej infraštruktúry vrátane trakčného vedenia, zabezpečovacieho zariadenia a preložiek inžinierskych sietí a realizácia opatrení na zvýšenie bezpečnosti a komfortu cestujúcich. V roku 2024 na predmetnom úseku prebiehala realizácia stavby.

V roku 2024 zároveň prebiehali prípravné práce, ktoré zahŕňali majetkovoprávne vyrovnanie pozemkov, získavanie stavebných povolení a administratívne procesy spojené s preložkami inžinierskych sietí. Súčasne prebiehal archeologický prieskum, ktorý doteraz priniesol významné nálezy z mladšej doby bronzovej a obdobia sťahovania národov. Archeologické práce by mali pokračovať do polovice roka 2025, pričom až po ich ukončení bude možné stanoviť presný harmonogram stavebných prác. V roku 2024 na predmetnej stavbe taktiež prebiehala geologická úloha, týkajúca sa realizácie budúceho tunela Španí Háj.

Etapa A.2. sa týka úseku Vydrník – Markušovce, v roku 2024 na tomto úseku pokračovala projektová príprava v rozsahu spracovania projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie v rozsahu realizácie stavby, dokumentácie pre výber Zhotoviteľa realizácie stavby (verejné obstarávanie vyhlásené 20. januára 2025) a zabezpečovala sa inžinierska činnosť na zabezpečenie a vydanie stavebných povolení. Zároveň prebiehalo majetkovoprávne vyrovnanie nehnuteľností súvisiacich so stavbou.

Šaštín - Kúty, rekonštrukcia železničného zvršku koľaje č. 1 (POO, KT)

Predmetom stavby bola rekonštrukcia traťovej koľaje číslo 1 v úseku medzi diaľkovo ovládanou dopravňou Šaštín-Stráže a ŽST Kúty. V mesiacoch apríl, máj 2024 prebehli technické prehliadky stavby a v mesiaci október 2024 bolo vykonané preberacie konanie jednotlivých stavebných a prevádzkových objektov stavby. Stavba je v predčasnom užívaní.

Komplexná rekonštrukcia Štrba ŽST - výhybňa Lučivná koľaj č. 1 (VZ)

Predmetom stavby bolo vykonanie stavebných prác na zaistenie rekonštrukčných prác na stavbách a objektoch stavieb železničného spodku.

Ďalšie významné investície ŽSR

Medzi ďalšie významné aktivity v investičnom procese ŽSR patrí obstarávanie stavieb železničnej infraštruktúry, ktoré boli zaradené a následne schválené v zozname stavieb financovaných z prostriedkov Plánu obnovy a odolnosti. Plán obnovy a odolnosti je spoločnou reakciou krajín EÚ na pokles ekonomiky v dôsledku pandémie COVID-19. Jeho hlavným cieľom je podporiť reformy a investície, ktoré Slovensku umožnia začať opäť dobiehať životnú úroveň priemeru EÚ.

Železničné investičné projekty zaradené do zoznamu projektov financovania z prostriedkov Plánu obnovy a odolnosti sú projekty, ktoré riešia najmä odstránenie nenormového a havarijného stavu železničnej infraštruktúry, resp. zlepšenie kvality poskytovanej služby pre cestujúcu verejnosť, alebo zvyšovanie poskytovania kapacity železničnej prevádzky.

V roku 2024 boli vyhlásené a následne aj realizované verejné obstarávania na projekty financované z prostriedkov Plánu obnovy a odolnosti podľa nasledovnej tabuľky:

INVESTÍCIE ŽSR	Investičné náklady (v tis. EUR)	Vyhlásenie verejného obstarávania	Podpis Zmluvy o Dielo
ŽST Filákov - Výhybňa Holiša, rekonštrukcia železničného zvršku a železničného spodku	24 097	27.03.2024	20.12.2024
Bratislava Nové Mesto - Bratislava Ústredná nákladná stanica, komplexná rekonštrukcia železničného zvršku koľaj č. 1, 2	30 777	26.03.2024	21.12.2024
Šelpice - Boleráz, komplexná rekonštrukcia železničného zvršku koľaje č. 1	13 249	19.02.2024	Prebieha verejné obstarávanie
Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom, rekonštrukcia koľaje č. 1, 2	51 194	19.02.2024	Prebieha verejné obstarávanie
Nižná Myšľa - Ruskov, komplexná rekonštrukcia koľaje č. 2	27 391	26.02.2024	20.12.2024
Margecany - Červená Skala, komplexná rekonštrukcia železničného zvršku km 87,437 - 92,272; dĺžka 4,835 km	9 846	05.03.2024	20.12.2024
ŽST Levice, obnova výhybiek a staničného zabezpečovacieho zariadenia, diaľkové ovládanie zabezpečovacieho zariadenia ŽST Veľké Kozmálovce	40 619	05.03.2024	20.12.2024
Zväčšenie priepustnosti trate Bratislava - Rača - Leopoldov	41 798	02.04.2024	Prebieha verejné obstarávanie

Zároveň ŽSR v roku 2024 mali už zrealizované, resp. v štádiu realizácie nasledujúce 3 projekty financované z prostriedkov Plánu obnovy a odolnosti:

- Šaštín – Kúty rekonštrukcia železničného zvršku koľaje č. 1 – ukončené v roku 2024,
- ŽST Hronský Beňadik – ŽST Nová Baňa, rekonštrukcia dopravnej cesty, pri ktorej je predpoklad ukončenia v júni 2025.
- Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné, pri ktorej je predpoklad ukončenia v júli 2025.

Predprojektová príprava strategických zámerov ŽSR

Do fázy predprojektovej prípravy stavieb patrí proces spracovania štúdie uskutočniteľnosti a proces posudzovania vplyvov stavby na životné prostredie.

V roku 2024 bolo oficiálne ukončené spracovanie Národnej štúdie uskutočniteľnosti vysokorýchlostnej trate prepojenia krajín V4. O ďalšom postupe v rámci projektu bude rozhodnuté z úrovne Ministerstva dopravy SR.

Zároveň v roku 2024 prebiehali práce na štúdiách uskutočniteľnosti pre modernizáciu železničného uzla Bratislava v úseku Bratislava Predmestie – Bratislava Filiálka a pre výstavbu nových železničných tratí Bratislava Lamač – Lozorno a Bratislava-Vajnory – Pezinok. Proces spracovania týchto štúdií bude ukončený v priebehu roka 2025.

Na základe zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov prebiehal v roku 2024 proces posudzovania vplyvov na životné prostredie pre projekty Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva VÝCHOD, Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD a zdvojkolajnenie železničnej trate Devínska Nová Ves – Marchegg štátna hranica.

Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva VÝCHOD

Posudzovaná modernizácia východnej časti železničného uzla Bratislava zahŕňa železničnú infraštruktúru v úsekoch: Bratislava hlavná stanica (mimo) – ŽST Bratislava-Rača (mimo), Bratislava hlavná stanica (mimo) – ŽST Bratislava-Vajnory, odbočka Vinohrady, odbočka Močiar – ŽST Bratislava-Nové Mesto, ŽST Bratislava-Nové Mesto (mimo) – ŽST Bratislava hlavná stanica (mimo) a plánovanú výstavbu centra riadenia dopravy v ŽST Bratislava-Nové Mesto.

Modernizácia železničnej trate bude spočívať v skvalitnení jej technických parametrov prostredníctvom zvýšenia jej technickej vybavenosti so súčasným zvýšením rýchlosti a priepustnosti tratí. Cieľom modernizácie je dosiahnutie európskych parametrov železničnej trate podľa medzinárodných dohôd, zvýšenie bezpečnosti železničnej prevádzky, ako aj bezpečnosti cestujúcej verejnosti, dosiahnutie interoperability a zníženie nepriaznivých vplyvov na životné prostredie.

V rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie bola v roku 2024 spracovaná dokumentácia pre hlavné posúdenie variantov modernizácie a prebehlo aj prerokovanie týchto variantov s verejnosťou a dotknutými stranami.

Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD

Účelom navrhovanej činnosti je modernizácia západnej časti železničného uzla Bratislava. Do tejto vetvy je zaradená železničná infraštruktúra na území mesta Bratislava v úseku za ŽST Devínska Nová Ves po portály železničných tunelov ŽST Bratislava hlavná stanica. Celková dĺžka riešeného úseku je 10,7 km.

Vo všeobecnosti je aj v rámci tejto modernizácie účelom skvalitnenie súčasných technických parametrov trate s cieľom zabezpečenia dostatočnej kapacity (priepustnosti) trate pre súčasný aj výhľadový rozsah železničnej dopravy, zvýšenia maximálnej traťovej rýchlosti, zvýšenia bezpečnosti železničnej dopravy, uvedenia zastaraných a opotrebovaných konštrukčných častí a technického vybavenia železničnej siete do normového stavu.

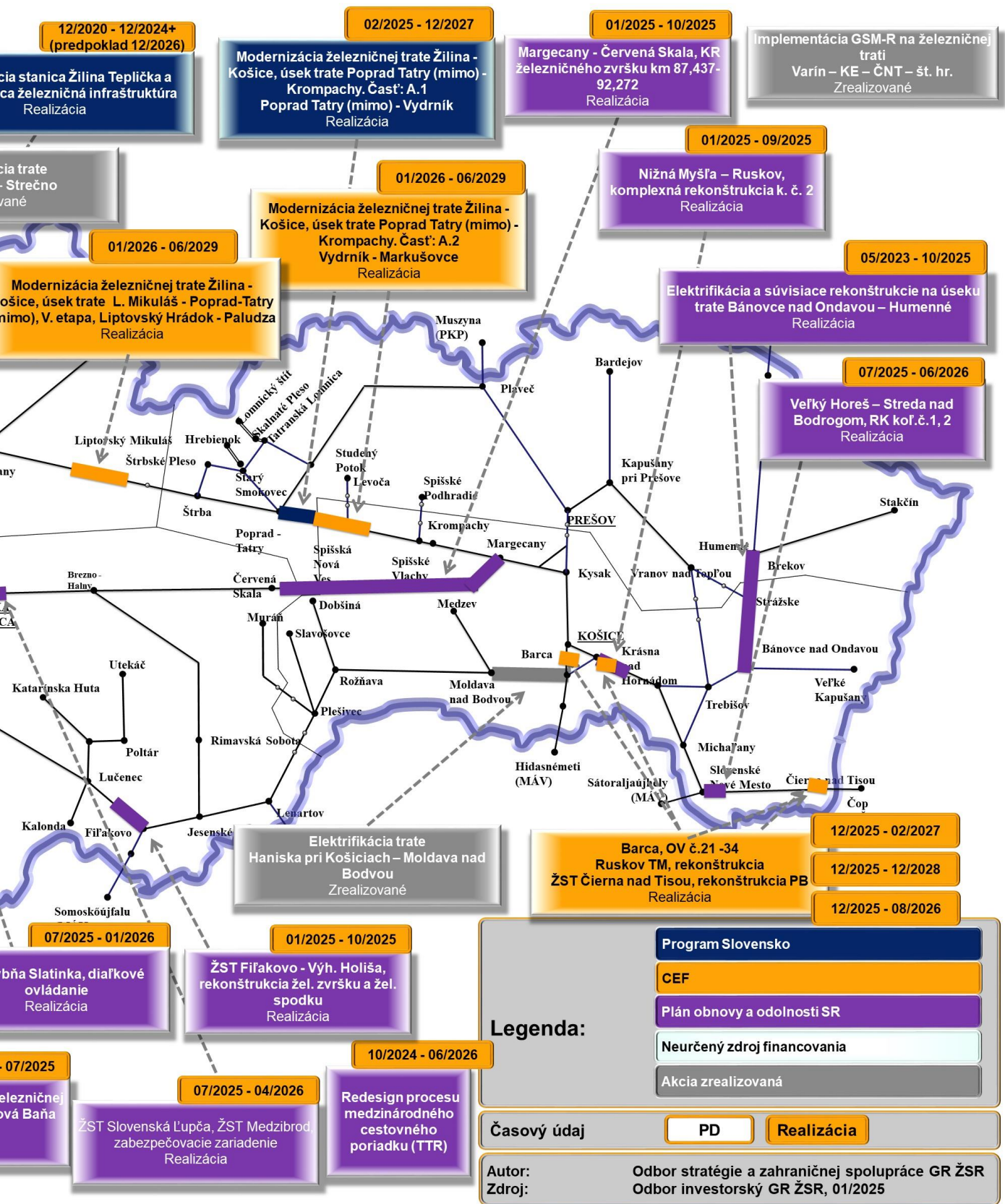
V rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie bola v roku 2024, rovnako ako pri vetve VÝCHOD, spracovaná dokumentácia pre hlavné posúdenie variantov modernizácie a prebehlo aj prerokovanie týchto variantov s verejnosťou a dotknutými stranami.

Zdvojkolaženie železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SK/AT (Marchegg)

Predmetom navrhovanej činnosti je dostavba druhej traťovej koľaje od štátnej hranice medzi Slovenskom a Rakúskom po ŽST Devínska Nová Ves vrátane ŽST Devínska Nová Ves. Dĺžka stavby je 4,49 km.

V zmysle Dohody medzi rezortnými ministerstvami Slovenskej a Rakúskej republiky o výstavbe severného železničného prepojenia je cieľom navrhovanej činnosti zosúladienie strategických zámerov oboch krajín. Zdvojkolažením traťového úseku od štátnej hranice po ŽST Devínska Nová Ves dôjde k zvýšeniu dopravnej kapacity existujúcej jednokoľajovej trate a k napojeniu sa na zdvojkolaženú trať od Viedne po rieku Morava. Predmetom hlavných činností pri realizácii bude stavba železničného mosta cez rieku Morava (od štátnej hranice), 5 kratších mostov, rozšírenie existujúceho zemného telesa pre polozenie druhej traťovej koľaje a modernizácia ŽST Devínska Nová Ves.

Pre tento projekt bolo v roku 2024 vydané rozhodnutie zo zisťovacieho konania o potrebnom posúdení vplyvov tohto projektu na životné prostredie a rovnako bolo určené, že tento projekt môže mať závažný vplyv na životné prostredie presahujúci štátne hranice. Koncom roku 2024 príslušný orgán vydal rozsah hodnotenia, ktorý určuje ďalší postup v rámci posudzovania vplyvov. Vzhľadom na to, že bolo v danom roku získané pre tento projekt osvedčenie o strategickej investícii, ďalšie stupne projektovej prípravy by mali v budúcom roku prebiehať v tomto režime.





Ekonomické a finančné ukazovatele

Hospodárenie spoločnosti

ŽSR dosiahli za rok 2024 kladný výsledok hospodárenia. Medziročný vývoj nákladov bol výrazne ovplyvnený vyššími nákladmi na osobné náklady a spotrebované nákupy.

NÁKLADY A VÝNOSY (tis. EUR)	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Náklady	686 647	638 653
<i>v tom</i>		
Osobné náklady	377 452	341 232
Amortizácia dlhodobého majetku	69 245	70 457
Spotrebované nákupy	125 788	94 829
Výnosy	695 447	640 797
<i>v tom</i>		
Úhrada za prístup k železničnej infraštruktúre	80 365	81 697
Prevádzkový transfer na prevádzkovanie ŽI	474 596	413 775
Predaj trakčnej energie	78 486	88 815
<i>Výsledok hospodárenia pred zdanením</i>	<i>14 108</i>	<i>5 289</i>
Výsledok hospodárenia ŽSR	8 800	2 144
Ostatné súčasti komplexného výsledku	2 062	-9 796
Ostatný komplexný výsledok	10 862	-7 652

Dlhodobé aktíva tvoria 94 % z celkového objemu aktív. Majetok železničnej infraštruktúry, ktorý ŽSR spravujú v zmysle zákona, bol v účtovnej hodnote 3 183 827 tis. EUR.

AKTÍVA (v tis. EUR)	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Dlhodobé aktíva	4 226 158	3 940 344
<i>v tom:</i>		
Dlhodobý hmotný majetok	4 196 594	3 892 814
Krátkodobé aktíva	277 822	276 546
<i>v tom:</i>		
Krátkodobé pohľadávky z obchodného styku	12 781	14 380
Zásoby	18 150	11 568
Peniaze a peňažné ekvivalenty	144 500	154 424
Spolu aktíva	4 503 980	4 216 890



Vlastné imanie tvorí z celkového objemu pasív 35 %. Dlhodobé záväzky sa zvýšili o 179 491 tis. EUR, čo bolo spôsobené najmä príjmom investičných dotácií k dlhodobému majetku.

PASÍVA (v tis. EUR)	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Vlastné imanie	1 572 780	1 565 352
<i>v tom</i>		
Základné imanie	797 566	800 170
Kapitálové fondy	516 175	514 943
Dlhodobé záväzky	2 617 153	2 437 662
<i>v tom</i>		
Úvery, štátne dotácie a dotácie EÚ	2 404 180	2 180 636
Krátkodobé záväzky	314 047	213 876
<i>v tom</i>		
Krátkodobá časť úveru	14 620	13 180
Krátkodobé záväzky z obchodného styku	135 313	70 506
Spolu pasíva	4 503 980	4 216 890

Finančné ukazovatele

	m. j.	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Výsledok hospodárenia	v tis. EUR	8 800	2 144
Pomerové ukazovatele likvidity			
Bežná likvidita		0,75	1,04
Celková likvidita – priemerná		0,84	1,13
Ukazovatele nákladovosti			
Nákladovosť	%	98,73	99,67
Mzdová náročnosť	%	36,43	36,05
Ukazovatele zadlženosti			
Koeficient samofinancovania	%	75,21	76,29
Celková zadlženosť	%	24,79	23,71
Miera zadlženosti vlastného imania	%	32,96	31,08
Ukazovatele produktivity práce			
Z výnosov	EUR/zam.	54 242	48 706
Z výkonov	vlkm/zam.	4 174	4 099

Trvalo udržateľný rozvoj

Kultúra bezpečnosti

Vedenie GR ŽSR sa stotožňuje s Európskym vyhlásením o kultúre bezpečnosti železníc, ktorá je prejavom záväzku vedúcich predstaviteľov a orgánov v celom európskom železničnom odvetví zvyšovať informovanosť a podporovať pozitívnu kultúru bezpečnosti. Pozitívnou kultúrou bezpečnosti sa posilňujú účinky systému riadenia bezpečnosti a zlepšuje sa schopnosť a účinnosť riadenia bezpečnosti. Podpísanie tejto deklarácie je silným symbolickým aktom, ktorým sa Železnice Slovenskej republiky zaväzujú neustále zlepšovať svoju kultúru bezpečnosti.

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 2024 Spolu/ŽSR *	31. decembra 2023 Spolu/ŽSR *	Rozdiel Spolu/ŽSR *
Zrážka vlaku	13/6	28/9	-15/-3
Vykoľajenie vlaku	2/2	5/2	-3/0
Nehody na priecestiah	27/1	34/0	-7/+1
Požiar v koľajových vozidlách	10/0	6/0	+4/0
Zranenie osoby spôsobené pohybom koľajových vozidiel	107/0	120/0	-13/0
Nehody pri posune	9/3,8	11/3	-2/+0,8
NÁSLEDKY NEHÔD			
Smrť užívateľov priecestí	13	11	2
Smrť neoprávnených osôb	90	93	-3
Smrť zamestnancov	0	0	0
Smrť cestujúcich	2	0	2
Smrť - iná osoba na nástupišti	0	3	-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 previerky 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 2024	31. decembra 2023	Rozdiel
Pracovné úrazy celkom	56	43	13
z toho: závažné pracovné úrazy	1	0	1
smrteľné	0	0	0
ťažká ujma na zdraví	1	0	1
Počet vymeškaných kalendárnych dní	4 088	2 866	1 222
Počet úrazov na 1 000 zamestnancov	4,368	3,268	1,100
Priemerný prepočítaný počet zamestnancov	12 821,28	13 156,51	-335,23

Ochrana životného prostredia

ŽSR systematicky kontrolujú dodržiavanie legislatívy v oblasti ochrany životného prostredia a jej aplikáciu v prostredí spoločnosti. Ochranu 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 s cieľom odstránenia, resp. minimalizovania negatívnych vplyvov hluku zo železničnej prevádzky na životné prostredie,
- 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 znižovaniu 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 2024 zo strany ŽSR dodržané.

Ľudské zdroje

Vývoj zamestnanosti v roku 2024 bol ovplyvnený najmä odchodmi zamestnancov do predčasného starobného a starobného dôchodku ku koncu roka 2023. Napriek tomu, že evidenčný počet zamestnancov v porovnaní s predchádzajúcim obdobím má stúpajúci charakter, priemerný prepočítaný evidenčný počet zamestnancov v roku 2024 je nižší.

VÝVOJ ZAMESTNANOSTI	31. decembra 2024	31. decembra 2023	Rozdiel (2024 - 2023)	Rozdiel v %
Evidenčný počet zamestnancov k 31.12.	12 881	12 707	174	1,37
Priemerný prepočítaný počet zamestnancov	12 821,28	13 156,51	-335	-2,55

Z celkového počtu zamestnancov ŽSR je 75,7 % mužov a 24,3 % žien. V roku 2024 skončilo pracovný pomer 930 zamestnancov a 1 138 zamestnancov bolo prijatých do pracovného pomeru. Zamestnanci odchádzali prevažne dohodou a v poslednom štvrtroku najmä z dôvodu odchodu do dôchodku. Miera fluktuácie za rok 2024 je 2,08 %.

VEKOVÁ ŠTRUKTÚRA	31. decembra 2024	% podiel	31. decembra 2023	% podiel
do 20 rokov	25	0,19	37	0,29
20 - 29 rokov	1 075	8,35	1 050	8,26
30 - 39 rokov	2 062	16,01	1 995	15,70
40 - 49 rokov	3 303	25,64	3 380	26,60
50 - 59 rokov	5 157	40,04	5 041	39,67
nad 60 rokov	1 259	9,77	1 204	9,48
Celkom	12 881	100,00	12 707	100,00

Priemerný vek zamestnancov ŽSR je 47,66 roka. Oproti minulému roku sa priemerný vek zamestnancov zvýšil o jednu stotinu.

VZDELANOSTNÁ ŠTRUKTÚRA	31. decembra 2024	% podiel	31. decembra 2023	% podiel
Základné vzdelanie	250	1,94	230	1,81
Stredné vzdelanie	2 894	22,47	2 847	22,40
Úplné stredné vzdelanie	7 263	56,39	7 146	56,24
Vysokoškolské vzdelanie	2 474	19,21	2 484	19,55
Celkom	12 881	100,00	12 707	100,00

Vo vzdelanostnej štruktúre zamestnancov ŽSR došlo k miernemu zvýšeniu počtu zamestnancov so základným, stredným vzdelaním a úplným stredným vzdelaním a miernemu zníženiu počtu zamestnancov s vysokoškolským vzdelaním. V rámci „Adaptačného programu absolventov vybraných škôl“ bolo prijatých 18 absolventov. Nízky počet prijatých absolventov súvisí aj s ich priamym zaraďovaním na voľné typové pozície.

ŽSR k 31. decembru 2024 zamestnávali 494 zamestnancov so zdravotným postihnutím nad 40 % do 70 % a 94 zamestnancov so zdravotným postihnutím nad 70 %. ŽSR v roku 2024 splnili povinnosť zamestnávateľa pri zamestnávaní občanov so zdravotným postihnutím v zmysle zákona č. 5/2004 Z. z. o službách zamestnanosti v znení neskorších predpisov.

Nábor zamestnancov

Železnice Slovenskej republiky v roku 2024 pokračovali v systematickom nábore zamestnancov s cieľom posilniť stabilitu pracovnej sily a prilákať kvalifikovaných odborníkov do kľúčových oblastí železničnej infraštruktúry. Náborové aktivity sa realizovali prostredníctvom digitálnych platforiem, spolupráce so vzdelávacími inštitúciami, účasti na veľtrhoch práce a organizovania vlastných podujatí.

Online inzerovanie a mediálna prezentácia

Pracovné ponuky ŽSR boli pravidelne publikované na popredných pracovných portáloch ako sú Profesia.sk, Kariéra ŽSR, Worki a sluzbyzamestnanosti.sk. Využívali sa aj sociálne siete, predovšetkým Facebook, na cieleňú komunikáciu s potenciálnymi uchádzačmi. Okrem online inzerovania bol v apríli 2024 publikovaný článok o pracovných príležitostiach v ŽSR v tlačenej aj online verzii denníka Nový Čas, čím sa oslovila širšia verejnosť.

Spolupráca so školami a Absolventský program

ŽSR v roku 2024 aktívne spolupracovali so strednými odbornými školami a vysokými školami s technickým a dopravným zameraním. V rámci tejto spolupráce sa prezentovali možnosti kariérneho uplatnenia na Dňoch otvorených dverí a odborných seminároch. V tlačenej periodiku Kam po strednej, určenom pre študentov a kariérnych poradcov, boli predstavené výhody Absolventského programu ŽSR, ktorý poskytuje mladým odborníkom prvé pracovné skúsenosti.

V priebehu roka pracovníci ŽSR navštívili desiatky škôl, kde študentom predstavili perspektívy zamestnania v ŽSR. V júni 2024 boli zároveň na vybrané odborné školy po celom Slovensku rozoslané informačné materiály o možnostiach pracovného uplatnenia.

Účasť na veľtrhoch práce a kariérnych podujatiach

ŽSR sa v roku 2024 aktívne zúčastnili viacerých náborových podujatí s cieľom predstaviť uchádzačom pracovné príležitosti v spoločnosti:

- **JobSpOTT Trnava (16. apríl 2024)** – prezentácia voľných pracovných miest v regiónoch Trnava a Bratislava, individuálne konzultácie s uchádzačmi. Uchádzačom sa poskytli detailné informácie o možnostiach zamestnania a študentom sa priblížil Absolventský program ŽSR, ktorý im umožňuje spoznať fungovanie železníc pod vedením skúsených odborníkov.
- **Profesia days Bratislava (24. – 25. apríl 2024)** – účasť na najväčšom kariérnom veľtrhu na Slovensku, priame stretnutia so záujemcami o zamestnanie.
- **Noc múzeí (máj 2024)** – informačné podujatie v priestoroch železničného múzea na hlavnej stanici v Bratislave, kde sa verejnosti predstavili kariérne možnosti v ŽSR.
- **Celoslovenský zraz historických železničných vozidiel Rendez (jún 2024)** – oslovenie širokej verejnosti, nadšencov železničnej dopravy a potenciálnych zamestnancov.
- **Kariéra EXPO Bratislava (október 2024)** – prezentácia pracovných miest širokej verejnosti, podujatie prilákalo 6 746 uchádzačov.
- **Burzy práce a Burzy informácií (jeseň 2024)** – účasť na podujatiach v mestách **Nitra, Senica, Nové Zámky a Žilina, kde sa priblížili možnosti zamestnania v ŽSR.**

Priame náborové aktivity a spolupráca s Úradom práce, sociálnych vecí a rodiny

V roku 2024 sa pokračovalo v organizovaní náborových dní na hlavnej železničnej stanici v Bratislave, ktoré sa konali raz mesačne. Uchádzačom sa počas nich poskytovali detailné informácie o pracovných podmienkach, kariérnych možnostiach a zamestnaneckých benefitoch.

Na základe Memoranda o spolupráci sa úzko spolupracovalo s Úradom práce, sociálnych vecí a rodiny, s ktorým sa realizovalo viacero pracovných stretnutí s uchádzačmi o zamestnanie. Cieľom tejto spolupráce bolo efektívne prepájanie dopytu po pracovnej sile s ponukou pracovných miest v ŽSR.

Podpora zamestnanosti a stabilizácia pracovnej sily

ŽSR pri nábore a udržaní zamestnancov aktívne využívajú Smernicu k poskytovaniu príspevkov na udržanie zamestnanosti, ktorá pomáha zabezpečiť stabilitu pracovných miest. Prostredníctvom kombinácie náborových aktivít a spolupráce s odbornými inštitúciami sa nám v roku 2024 podarilo efektívne posilniť zamestnaneckú štruktúru a pritiahnúť kvalifikovaných odborníkov do železničného sektora.

Duálne vzdelávanie a štipendijný program

V roku 2024 ŽSR prijali 59 žiadostí o vstup do duálneho programu. V systéme duálneho vzdelávania z 59 uchádzačov uzatvorilo učebnú zmluvu 9 žiakov a 37 žiadostí je rozpracovaných v rôznych úrovniach prípravy, pričom posledným termínom pre vstup do systému duálneho vzdelávania je 31. august 2025. 13 žiadostí o vstup do systému duálneho vzdelávania bolo zamietnutých z dôvodu nesplnenia stanovených kritérií.

V školskom roku 2023/2024 ukončilo štúdium vo vzdelávacích programoch ŽSR 23 žiakov. Pracovný pomer bol uzatvorený s 11 žiakmi.

V školskom roku 2024/2025 sa pripravuje na skončenie štúdia 11 žiakov v systéme duálneho vzdelávania a 4 žiaci v štipendijnom programe ŽSR.

ŽSR získali za školský rok 2023/2024 sumu 41 400 EUR zo Štátneho inštitútu odborného vzdelávania ako čiastočnú kompenzáciu nákladov spojených s touto agendou.

V štipendijnom programe pre stredné školy ukončilo štúdium 6 žiakov. S 3 žiakmi bol uzatvorený pracovný pomer. V štipendijnom programe je 10 žiakov stredných škôl a 3 študenti Žilinskej univerzity.

V rámci projektu Úradu práce sociálnych vecí a rodiny „Podpora rozvoja zručností zamestnancov“ Spoločnosť získala príspevok z verejných financií vo výške 105 542,49 EUR, v zmysle § 54 zákona č. 5/2004 Z. z. o službách zamestnanosti a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

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, kde mali študenti Žilinskej univerzity možnosť oboznámiť sa so štipendijným programom. Pre budúcich absolventov stredných škôl a aktuálnych študentov zrealizovala univerzita konferenciu zamestnávateľov pre študentov fakulty PEDAS, na ktorej 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 Kam po strednej – Študuj dopravu v Bratislave. Začiatok a záver leta patrili náboru žiakov do vzdelávacích programov na celoštátnej výstave stredných škôl Mladý tvorca v Košiciach 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, Stredoškolač v Trenčíne, Kam na strednú v Trnavskom kraji v Trnave a Senici a Vyber správnu školu v Nitre.

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 bol pre propagáciu vzdelávacích programov zabezpečený prezentačný stan a časť potrebných reklamných predmetov.

Odmeňovanie a zamestnanecké benefity

Kolektívna zmluva ŽSR 2021 – 2023 bola zmluvnými stranami dohodnutá s platnosťou do 31. marca 2025. V rámci kolektívneho vyjednávania bol 3. apríla 2024 podpísaný Dodatok č. 10 ku Kolektívnej zmluve ŽSR 2021 – 2023, v ktorom sa zamestnávateľ zaviazal zvýšiť tarifnú mzdu o 7 % s účinnosťou od 1. apríla 2024 a o ďalšie 3 % s účinnosťou od 1. júla 2024. Zároveň sa zmluvné strany zaviazali, že spoločne dohodnú objem finančných prostriedkov a kritéria pridelovania prevádzkovej prémie pre zamestnancov v železničnej prevádzke. Výsledkom dohody bolo uzatvorenie Dodatku č. 11 ku Kolektívnej zmluve, ktorý bol podpísaný 9. júla 2024.

Vyplatené mzdové náklady za rok 2024 dosiahli výšku 253 362 tis. EUR, čo je v porovnaní s rokom 2023 nárast o 22 359 tis. EUR. Priemerná mzda za rok 2024 dosiahla sumu 1 646,75 EUR, čo je o 183,58 EUR viac ako v roku 2023.

Zamestnancom boli poskytované peňažné aj nepeňažné benefity, ktoré slúžia na posilnenie 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 na účely vyšetrenia, ošetrenia 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 tzv. III. pilier,
- 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,
- migračný príspevok,
- 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 2024 si rôzne ocenenia Ministra dopravy SR prevzalo 30 zamestnancov ŽSR a jedna bývalá zamestnankyňa:

Pocta ministra dopravy SR	14 ocenených
Titul ministra dopravy SR - Zaslúžilý zamestnanec dopravy	15 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 majú 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:

- a) 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 znečisťovania, ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov);
- b) výrazne nenarúša/neohrozuje plnenie žiadneho z vyššie uvedených šiestich environmentálnych cieľov;
- c) 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);
- d) 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 2024 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:

- a) elektrifikovanej traťovej infraštruktúry – z celkovo spravovaných km tratí je 1 582 km elektrifikovaných, čo tvorí 43 %. S touto činnosťou súvisí aj nákup a predaj trakčnej elektrickej energie,
- b) 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 2024	Obrat	Kapitálové výdavky	Prevádzkové výdavky¹
Oprávnené činnosti v rámci taxonómie	527 259	379 192	535 174
Neoprávnené činnosti v rámci taxonómie	139 605	26 828	146 165
Celkom (v tis. EUR)	666 864 ²	406 020 ³	681 339

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

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 2024/2023

2) Údaj sa nachádza v Poznámke 21 „Čistý obrat“ Individuálnej účtovnej závierky za rok 2024/2023

3) Údaj sa nachádza v časti „Modernizácia a rozvoj infraštruktúry“ Výročnej správy za rok 2024/2023

Povinnosť vykazovať informácie o udržateľnosti je upravená v zákone č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov s účinnosťou od 1. júna 2024. Podľa tohto zákona majú povinnosť vykazovania účtovné jednotky definované v § 20c ods. 1 a 2 a to sú banky okrem NBS, zaistovne, poisťovne okrem zdravotnej poisťovne a obchodné spoločnosti. Uvedené vyplýva zo smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2464 zo 14. decembra 2022, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/34/EÚ z 26. júna 2013 o ročných účtovných závierkach. Práve v tejto smernici č. 2013/34/EÚ je podnik zadefinovaný v prílohe č. I. (akciová spoločnosť a spoločnosť s ručením obmedzeným) a prílohe č. II. (verejná obchodná spoločnosť a komanditná spoločnosť). Z uvedeného vyplýva, že pokiaľ ŽSR ako iná právnická osoba zriadená zákonom nie sú obchodnou spoločnosťou nemajú povinnosť vykazovať informácie o udržateľnosti.

Napriek tomu, že Spoločnosť nie je povinnou osobou v zmysle zákona, vedenie Spoločnosti sa rozhodlo pre dobrovoľné vykazovanie informácií o udržateľnosti podnikov. Spoločnosť prevádzkuje dopravnú infraštruktúru na celom území Slovenskej republiky a plne si uvedomuje, že svojou činnosťou vplyva na životné prostredie, hlavne na oblasť adaptácie a zmierňovanie zmeny klímy, oblasť biodiverzity, ekosystémov a obehového hospodárstva. Nakoľko je Spoločnosť jedným z najväčších zamestnávateľov na Slovensku má nepopierateľný vplyv na sociálnu oblasť, čo predstavuje nielen vlastnú pracovnú silu, ale aj pracovníkov v hodnotovom reťazci, ovplyvnené spoločenstvá, spotrebiteľov a koncových používateľov, ktorou je cestujúca verejnosť.

Spoločnosť si je vedomá celospoločenskej zodpovednosti za vplyv a dopad jej činnosti na životné prostredie, sociálnu oblasť a zodpovedné riadenie Spoločnosti, preto sa rozhodla, že zavedie systém vykazovania informácií o udržateľnosti podnikov (tzv. ESG vykazovanie) a za rok 2024 zverejní svoju prvú „Správu o udržateľnosti“, zatiaľ v rozsahu bez externého uistenia.

Riziká a neistoty

Strategické riziká

Riadenie strategických 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 a 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

Napriek aktívnej a cielenej náborovej práci je získavanie zamestnancov do prevádzkových typových pozícií veľmi náročné. Najvýraznejší nedostatok zamestnancov v prevádzkových typových pozíciách je v Oblastnom riaditeľstve Trnava, predovšetkým v bratislavskej a trnavskej oblasti. Chýbajúci zamestnanci s elektrotechnickou kvalifikáciou sú už dlhšie obdobie problémom v rámci celej ŽSR.

Počas roka 2024 prejavilo záujem o prácu v ŽSR celkovo 6 059 uchádzačov, prijatých do pracovného pomeru bolo 1 138 zamestnancov, z toho do nedostatkových prevádzkových pozícií 779 zamestnancov. Nižší počet prijatí do nedostatkových prevádzkových pozícií úzko súvisí s náročnými požadovanými predpokladmi pre splnenie psychickej a zdravotnej spôsobilosti. Pracovný pomer v roku 2024 skončilo 930 zamestnancov, z toho skončilo pracovný pomer 496 zamestnancov z nedostatkových prevádzkových pozícií.

Pre stabilizáciu zamestnancov, ako aj náborovú činnosť sa naďalej aktívne využíva novelizovaná Smernica k poskytovaniu príspevkov na udržanie zamestnanosti (ďalej len Smernica), ktorá bola zavedená od 1. novembra 2022. S účinnosťou od 1. marca 2024 bola prijatá Zmena č. 2 Smernice, ktorá rozšírila počet nedostatkových typových pozícií a zároveň aj pracovísk, na ktorých bola obsadenosť nižšia ako 90 %. Od 1. mája 2024 bola prijatá zmena č. 3 Smernice, v ktorej bol doplnený migračný príspevok. Migráciou zamestnancov z ostatných VOJ do OR Trnava sleduje zamestnávateľ zabezpečenie obsadenosti miest v železničnej prevádzke, plynulosti železničnej prevádzky a zníženie nadčasovej práce v železničných staniciach v OR Trnava, najmä v bratislavskom a trnavskom regióne. S účinnosťou od 1. septembra 2024 bola prijatá zmena č. 4 Smernice, ktorá rozšírila počet nedostatkových typových pozícií a pracovísk, zároveň bolo zmenené aj percento obsadenosti pracovísk s nárokom na príspevky na menej ako 87 %.

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 2025.

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 prostredníctvom zneužívania aktuálne existujúcich hrozieb, či už geopolitických, alebo technických, využitím rôznych techník na realizáciu kybernetických útokov.

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, zvyšovanie bezpečnostného povedomia zamestnancov, 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 aj prostredníctvom prijímania nasledovných opatrení:

- bezpečnostným monitoringom stavu informačných a komunikačných technológií, poverenými bezpečnostnými zamestnancami a správcami,
- zabezpečenia kontinuálnej podpory prevádzkových informačných systémov a technológií,
- 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,
- zvyšovaním bezpečnostného povedomia zamestnancov,
- bezpečnostnými auditmi realizovanými nezávislými tretími stranami,
- pravidelným hodnotením bezpečnostných rizík,
- hodnotením príčiny vzniknutých bezpečnostných incidentov a ich detailnou analýzou.

Z pohľadu kybernetickej bezpečnosti sú kritickými prvkami železničnej infraštruktúry siete aj informačné systémy, ktoré v zmysle Zákona č. 69/2018 Z. z. o kybernetickej bezpečnosti 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 v ŽSR; komplexnú ochranu údajov a systémovú ochranu komunikačných, informačných systémov a technológií v zmysle platných zákonov a noriem.

Protikorupčná politika ŽSR

Protikorupčný program ŽSR bol prijatý dňa 13. augusta 2020 „Nariadením generálneho riaditeľa č. 21/2020 k implementácii protikorupčnej politiky v podmienkach ŽSR“, v znení jeho zmeny č. 1 účinnej odo dňa 27. septembra 2022, a to 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.

Pri presadzovaní protikorupčnej politiky ŽSR sú v Protikorupčnom programe ŽSR určené nasledovné priority:

- 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 v 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 a proporcionality,
- 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 celospoločenského 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.

V 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.

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.

V ŽSR je tiež 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 s cieľom 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. Členské krajiny OSŽD aktualizujú a tvoria 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 2024

Medzi najvýznamnejšie medzinárodné rokovania s účasťou Železníc Slovenskej republiky patrili:

- Rokovanie vedenia ŽSR so zástupcami Správy železníc a Juhomoravského kraja o rozšírení cezhraničnej spolupráce (9. – 10. január 2024, Veľké Bílovice),
- Bilaterálne rokovanie ministrov SR a ČR (11. – 12. január 2024, Praha),
- Rokovanie vrcholových zástupcov členských organizácií CER s predstaviteľmi Európskej komisie a Európskeho parlamentu na tému vysokorýchlostného prepojenia dopravných uzlov (17. január 2024, Štrasburg),
- Odovzdávanie ocenení Rail Champion Award a Rail Trailblazer Award na počesť Európskeho roka zručností v železnici a valné zhromaždenie CER (29. – 30. január 2024, Brusel),
- Konferencia Železničné mosty a tunely (30. január 2024, Praha),
- Správna rada RFC 11 (20. február 2024, Bratislava),
- Konferencia Vysokorýchlostné trate – realita budúcnosti (29. február 2024, Praha),
- Medzinárodný železničný a intermodálny kongres (6. – 8. marec, Wisła),
- Správna rada RFC 7 a RFC 9 (7. – 8. marec 2024, Atény),
- Valné zhromaždenie a výkonná rada RFC11, prehliadka modernizácie uzla Žilina a rokovanie s európskym koordinátorom RFC 5 (20. – 22. marec 2024, Žilina),
- Rokovanie generálnych riaditeľov ŽSR a MÁV (28. marec 2024, Bratislava),
- Vlajkové podujatie európskej mobility Europe Connecting Days (2. – 5. apríl 2024, Brusel),
- Konferencia generálnych riaditeľov železníc OSŽD (15. – 19. apríl 2024, Ašchabád),
- Výjazdové zasadnutie odborových združení ŽSR a Správy železníc, (17. – 19. apríl 2024, Tetčice u Brna),
- Správna rada RFC 7 a RFC 9 (14. – 15. máj 2024, Sofia),
- Valné zhromaždenie RNE (16. máj 2024, Riga),
- Medzinárodná konferencia Blesk (22. – 24. máj 2024, Strečno),
- Slovensko-ukrajinská pohraničná konferencia (11. – 14. jún 2024, Tatranská Lomnica),
- Medzinárodný železničný veľtrh Rail Business days (11. – 13. jún 2024, Ostrava),
- Festival o digitalizácii nákupu a verejného obstarávania eBIZ Fórum (11. – 14. jún 2024, Ostrava),
- Plenárne zasadnutie PRIME (27. jún 2024, Brusel),



- Európske regionálne zhromaždenie a valné zhromaždenie UIC (2. – 3. júl 2024, on-line),
- Samit generálnych riaditeľov v rámci združenia CER (5. – 6. júl 2024, Budapešť),
- Valné zhromaždenie RFC 5 (3. september 2024, on-line),
- Správna rada RFC 7 a RFC 9 (16. – 17. september 2024, Budapešť),
- Konferencia HEXAGON LIVE Česko a Slovensko (17. – 18. september 2024, Valeč u Třebíče),
- Valné zhromaždenie CER (23. september 2024, on-line),
- Medzinárodný veľtrh Innotrans (23. – 26. september, Berlín),
- Valné zhromaždenie RFC 5 a správna rada RFC 11 (2. október 2024, on-line),
- Podnikateľská misia do Kazachstanu (2. – 4. október 2024, Astana),
- Správna rada RFC 7 a RFC 9 (8. – 9. október 2024, Praha),
- Správna rada RFC 11 (10. október 2024, on-line),
- Česko-slovenská železničná konferencia o úlohách a prioritách železnice z hľadiska bezpečnosti (14. – 15. november 2024, Brno),
- Správna rada RFC 9 (20. november 2024, on-line),
- Konferencia železničná dopravná cesta (20. – 22. november 2024, Plzeň),
- Správna rada RFC 7 (21. november 2024, on-line),
- HLIM CER a Plenárne zasadnutie PRIME (27. – 28. november 2024, Viedeň),
- Valné zhromaždenie RFC 5 (2. december 2024, on-line),
- Valné zhromaždenie RNE (10. december 2024, Viedeň),
- Európske regionálne zhromaždenie a valné zhromaždenie UIC (11. – 13. december 2024, on-line)
- Správna rada RFC 11 (16. december 2024, Ľubľana).



Udalosti, ktoré nastali po roku 2024

V decembri 2024 bolo Rozhodnutím ministra dopravy SR č. 135/2024 znížené základné imanie Spoločnosti o 2 604 tis. EUR, čo predstavuje zostatkovú hodnotu dlhodobého majetku vyňatého zo správy ŽSR. Uvedené zníženie základného imania bolo zapísané v obchodnom registri SR vo februári 2025.

Čiastková zmluva na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení na rok 2023 bola protokolárne vyhodnotená dňa 4. marca 2025 a boli potvrdené výsledky ŽSR – vyrovnaný výsledok hospodárenia.



Individuálna účtovná zvierka

za rok končiaci sa 31. decembra 2024

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



OBSAH

Výkaz finančnej pozície	61
Výkaz komplexného výsledku	62
Výkaz zmien vlastného imania	63
Výkaz peňažných tokov	64
Poznámky k individuálnej účtovnej závierke.....	65
1 Všeobecné informácie o spoločnosti	65
2 Východiská pre zostavenie účtovnej závierky	67
3 Riadenie finančných rizík.....	70
4 Dlhodobý hmotný majetok	73
5 Investičný nehmotný majetok.....	78
6 Dlhodobý nehmotný majetok	81
7 Finančné investície	85
8 Zásoby	86
9 Pohľadávky z obchodného styku a ostatné pohľadávky	88
10 Peniaze a peňažné ekvivalenty.....	90
11 Vlastné imanie	92
12 Úvery.....	93
13 Štátne dotácie a dotácie EÚ.....	95
14 Záväzky z obchodného styku a ostatné záväzky	99
15 Rezervy	101
16 Zamestnanecké požitky	103
17 Výnosy z prevádzkovania železničnej infraštruktúry	105
18 Dotácia na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	106
19 Prevádzkovanie a koncesie TIP	106
20 Ostatné výnosy	107
21 Čistý obrat	108
22 Materiál, energie a služby.....	109
23 Osobné náklady.....	110
24 Odpisy a opravné položky k dlhodobému majetku.....	110
25 Ostatné prevádzkové náklady netto	110
26 Ostatné finančné náklady a výnosy	111
27 Daň z príjmov	112
28 Budúce záväzky.....	114
29 Podmienené aktíva a podmienené záväzky.....	114
30 Transakcie so spriaznenými osobami.....	115
31 Skutočnosti, ktoré nastali po dni, ku ktorému sa zostavuje účtovná závierka do dňa zostavenia účtovnej závierky	116
32 Schválenie účtovnej závierky.....	116



Výkaz finančnej pozície

	Pozn.	31. decembra 2024	31. decembra 2023
AKTÍVA			
DLHODOBÉ AKTÍVA			
Dlhodobý hmotný majetok	4	4 196 594	3 892 814
Investičný nehnuteľný majetok	5	15 957	27 048
Dlhodobý nehmotný majetok	6	8 957	13 674
Finančné investície	7	2 624	2 624
Dlhodobé pohľadávky	9	2 026	4 184
Dlhodobé aktíva spolu		4 226 158	3 940 344
KRÁTKODOBÉ AKTÍVA			
Zásoby	8	18 150	11 568
Krátkodobé pohľadávky z obchodného styku	9	12 781	14 380
Ostatné pohľadávky a aktíva	9	102 391	96 174
Peniaze a peňažné ekvivalenty	10	36 222	28 562
Peňažné prostriedky účelovo viazané	10	108 278	125 862
Krátkodobé aktíva spolu		277 822	276 546
AKTÍVA CELKOM		4 503 980	4 216 890
VLASTNÉ IMANIE A ZÁVÄZKY			
VLASTNÉ IMANIE			
Základné imanie		797 566	800 170
Kapitálové fondy		516 175	514 943
Zákonný rezervný fond		19 597	19 597
Zisk minulých rokov		230 642	228 498
Zisk/Strata		8 800	2 144
Akumulovaný zisk		239 442	230 642
Vlastné imanie spolu	11	1 572 780	1 565 352
DLHODOBÉ ZÁVÄZKY			
Úvery	3,12	86 851	101 033
Štátne dotácie a dotácie EÚ	13	2 317 329	2 079 603
Rezervy a časové rozlíšenie	14,15,16	123 288	128 120
Odložený daňový záväzok	27	38 092	29 822
Ostatné dlhodobé záväzky	14	51 593	99 084
Dlhodobé záväzky spolu		2 617 153	2 437 662
KRÁTKODOBÉ ZÁVÄZKY			
Krátkodobé úvery vrátane krátkod. časti dlhodob. úverov	3,12	14 620	13 180
Krátkodobá časť štátnych dotácií a dotácií EÚ	13	71 516	68 587
Krátkodobé záväzky z obchodného styku	14	135 313	70 506
Záväzky voči verejnoprávnym inštitúciám	14	15 856	13 861
Ostatné záväzky	14	67 856	39 084
Rezervy a časové rozlíšenie	14,15,16	8 886	8 658
Krátkodobé záväzky spolu		314 047	213 876
VLASTNÉ IMANIE A ZÁVÄZKY CELKOM		4 503 980	4 216 890

Účtovné zásady a poznámky sú neoddeliteľnou súčasťou účtovnej závierky



Výkaz komplexného výsledku

	Pozn.	31. decembra 2024	31. decembra 2023
VÝNOSY			
Prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	17	80 365	81 697
Dotácia na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	18	474 596	413 775
Prevádzkovanie a koncesie TIP	19	5 799	5 531
Elektrická energia	20	83 531	94 771
Telekomunikačné služby a informatika	20	4 801	4 932
Výnosy z majetku	20	12 562	18 901
Ostatné výnosy	20	29 906	21 190
Výnosy spolu		691 560	640 797
PREVÁDZKOVÉ NÁKLADY			
Materiál	22	-43 263	-35 967
Energie	22	-95 404	-111 656
Služby	22	-82 525	-58 862
Osobné náklady	23	-377 452	-341 232
Odpisy a opravné položky k dlhodobému majetku	24	-69 245	-70 457
Ostatné prevádzkové náklady/výnosy netto	25	-13 450	-14 150
Prevádzkové náklady spolu		-681 339	-632 324
ZISK/STRATA Z PREVÁDZKOVÝCH ČINNOSTÍ		10 221	8 473
FINANČNE NÁKLADY/VÝNOSY			
Úroky z úverov	12	-1 173	-1 346
Ostatné finančné náklady a výnosy	26	5 060	-1 838
Finančné náklady/výnosy spolu		3 887	-3 184
ZISK/STRATA ZA OBDOBIE pred zdanením		14 108	5 289
Daň z príjmov	27	-5 308	-3 145
ZISK/STRATA ZA OBDOBIE po zdanení		8 800	2 144
Ostatný komplexný výsledok:			
Položky, ktoré nebudú presunuté do + zisku/- straty:			
Precenenie zamestnaneckých požitkov	16	2 713	-12 400
Odložená daň vzťahujúca sa na precenenie zam. požitkov	27	-651	2 604
KOMPLEXNÝ ZISK/STRATA ZA OBDOBIE		10 862	-7 652

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 2023	800 170	519 054	19 597	228 498	1 567 319
Zisk za účtovné obdobie	0	0	0	2 144	2 144
Zníženie 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
K 1. januáru 2024	800 170	514 943	19 597	230 642	1 565 352
Zisk za účtovné obdobie	0	0	0	8 800	8 800
Zníženie základného imania	-2 604	0	0	0	-2 604
Zvýšenie kapitálu - nepeň. vklad	0	1 773	0	0	1 773
Ostatné súčasti komplexného výsledku	0	-541	0	0	-541
K 31. decembru 2024	797 566	516 175	19 597	239 442	1 572 780

Účtovné zásady a poznámky sú neoddeliteľnou súčasťou účtovnej závierky



Výkaz peňažných tokov

	Pozn.	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Výsledok hospodárenia pred zdanením		14 108	5 289
Úprava o nepeňažné operácie		70 375	92 258
Odpisy, amortizácia a opravné položky k dlhodobému majetku		148 334	139 724
Dividendy a iné podiely na zisku účtované do výnosov		-3 732	-5
Úroky účtované do nákladov		1 332	4 443
Úroky účtované do výnosov		-1 514	-1 273
- Zisk/+ strata z predaja DHM		-1 633	-8 226
+ Zvýšenie/- zníženie stavu rezerv		-4 827	16 573
Amortizácia štátnych dotácií		-79 089	-69 267
Ostatné položky nepeňažného charakteru		-2 604	5 000
Vplyv zmien stavu pracovného kapitálu		63 359	-64 825
- Zvýšenie/+ zníženie stavu pohľadávok a iných aktív		-2 460	-38 800
+ Zvýšenie/- zníženie stavu záväzkov		72 401	-25 145
- Zvýšenie/+ zníženie stavu zásob		-6 582	-880
Peňažné toky z prevádzkovej činnosti		133 734	27 433
Výdavky na daň z príjmov		-293	-142
Prijaté úroky		1 521	695
Zaplatené úroky		-2 079	-1 697
Čisté peňažné toky z prevádzkovej činnosti		132 883	26 289
Dlhodobý nehmotný a hmotný majetok		-435 478	-390 899
Dotácie na obstaranie dlhodobého majetku		319 744	335 500
Tržby z predaja dlhodobého nehmotného a hmotného majetku		2 037	10 873
Zálohové platby CEF		-16 172	-11 062
Čisté peňažné toky z investičnej činnosti		-129 869	-55 588
Príjmy z dividend a iných podielov na zisku		3 732	5
Príjmy z úverov a pôžičiek		16 636	17 674
Výdavky na splácanie úverov a pôžičiek		-29 373	-13 131
Splátky záväzkov z prenájmu	6	-3 934	-3 665
Čisté peňažné toky z finančnej činnosti		-12 939	883
Čisté zvýšenie alebo čisté zníženie peňažných prostriedkov		-9 925	-28 416
Stav peňažných prostriedkov a peňažných ekvivalentov na začiatku účtovného obdobia	10	154 424	182 841
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	144 498	154 424

Účtovné zásady a poznámky sú neoddeliteľnou súčasťou účtovnej závierky



Poznámky k individuálnej účtovnej zavierke

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 6, Poznámka 14).

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 2024:

Ing. Ladislav BARIAK	predseda Správnej rady
Ing. Radovan MAJERSKÝ, PhD.	podpredseda Správnej rady
Prof. Ing. Jozef GAŠPARÍK, PhD.	člen Správnej rady
Ing. Juraj HORSKÝ, CPA	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 znení neskorších predpisov zriadený Výbor pre audit ŽSR.

Zloženie Výboru pre audit k 31. decembru 2024:

Ing. Radovan MAJERSKÝ, PhD.	predseda
Prof. Ing. Jozef GAŠPARÍK, PhD.	člen
Ing. Jana HÉGELY	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 2023 bola schválená na zasadnutí Správnej rady ŽSR, ktoré sa konalo dňa 2. mája 2024 v Bratislave. Spoločnosť vysporiadala výsledok hospodárenia – zisk 2 144 tis. EUR s nerozdelným ziskom minulých rokov.

Za rok končiaci sa 31. decembra 2024 Spoločnosť vykázala zisk vo výške 8 800 tis. EUR (za rok končiaci sa 31. decembra 2023 zisk vo výške 2 144 tis. EUR).

2 Východiská 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 2024 a porovnateľných informácií za rok končiaci sa 31. decembra 2023.

Údaje v Individuálnej účtovnej závierke ŽSR za rok končiaci sa 31. decembra 2024 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 2024 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):

- Dodatky k IAS 1 „Prezentácia účtovnej závierky“, účinnosť od 1. januára 2024.

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

Spoločnosť neaplikovala pri zostavení tejto účtovnej závierky žiaden z vydaných štandardov, ktoré sa stali, resp. sa stanú účinnými po 31. decembri 2024:

- Dodatky k IAS 21 „Vplyv zmien kurzov cudzích mien“ – Chýbajúca konvertibilita, ukladajú spoločnostiam aplikovať konzistentný prístup pri vyhodnotení, kedy je mena vymeniteľná za inú menu a v prípade, ak nie je, tiež determinuje výmenný kurz, ktorý má byť použitý a zverejnený – účinný od 1. januára 2025.
- IFRS 18 „Prezentácia a zverejňovanie v účtovnej závierke“ nahrádza štandard IAS 1 „Prezentácia účtovnej závierky“ a jeho cieľom je zlepšenie finančného výkazníctva najmä prostredníctvom zadefinovania dodatočných medzisúčtov vo výkaze ziskov a strát, vykazovania informácií o ukazovateľoch výkonnosti definovaných manažmentom spoločnosti a implementovaním nových princípov pre združovanie a oddelovanie vykazovaných informácií – účinný od 1. januára 2027.

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 11,84 % pohľadávok z obchodného styku k 31. decembru 2024 (k 31. decembru 2023: 9,07 %) 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 2024	31. decembra 2023
Pohľadávky v lehote splatnosti	121 881	119 346
Do 1 mesiaca	14 824	8 586
Od 1 do 3 mesiacov	23 064	25 781
Od 3 do 12 mesiacov	76 563	75 254
Od 1 do 5 rokov	7 202	9 420
Nad 5 rokov	228	305
Pohľadávky po lehote splatnosti	65 786	65 802
Pohľadávky celkom	187 667	185 148

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	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Záväzky v lehote splatnosti	101 471	114 214	415 182	370 360	1 826	4 972
Na požiadanie	0	0	0	0	0	0
Do 1 mesiaca	0	0	71 462	43 250	5	0
Od 1 do 3 mesiacov	0	0	38 523	47 982	97	104
Od 3 do 12 mesiacov	14 620	13 181	115 896	39 456	1 256	3 173
Od 1 do 5 rokov	24 490	38 946	51 700	99 160	468	1 695
Nad 5 rokov	62 361	62 087	137 740	140 645	0	0
Záväzky po lehote splatnosti	0	0	314	329	0	0
Záväzky celkom	101 471	114 214	415 635	370 822	1 826	4 972

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 127 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 227 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 2024	31. decembra 2023
Dlh (Poznámka 12)	101 471	114 213
Peniaze a peňažné ekvivalenty (Poznámka 10)	144 500	154 424
z toho účelovo viazané peňažné prostriedky CEF a ostatné	108 278	125 862
Čistý dlh	65 249	85 651
Vlastné imanie	1 572 780	1 565 352
Pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu	4,15%	5,47%

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 podľa §45 alebo bolo vydané rozhodnutie MD SR k odpredaju podľa § 45a zákona č. 92/1991 Zb. o podmienkach prevodu majetku štátu na iné osoby v znení neskorších predpisov, ale majetok k 31. decembru nebol vyradený z účtovnej evidencie bežného roka z dôvodu, že obchodný prípad nebol ukončený právoplatným prevodom práva k nehnuteľnosti v katastri nehnuteľností. Dňom schválenia uznesenia vlády SR/rozhodnutia MD SR sa takýto dlhodobý majetok prestáva účtovne odpisovať a vykáže sa v hodnote nižšej z účtovnej a reálnej hodnoty zníženej o náklady za predaj.



Rok 2024	Budovy a infraštruktúra	Pozemky	Stroje, prístroje, zariadenia a ostatné aktíva	Nedokončené investície	Celkom
Obstarávacia cena					
K 1. januáru 2024	5 183 242	544 822	1 165 954	751 903	7 645 921
Prírastky	57 983	12 120	20 055	452 492	542 650
Úbytky	-11 744	-5 921	-4 239	-94 550	-116 454
Presuny	159 993	4 108	18 582	-182 683	0
Preradenie do investičného nehnut. majetku (Pozn. 5)	-411	-88	0	0	-499
Preradenie z investičného nehnut. majetku (Pozn. 5)	23 837	233	0	0	24 070
K 31. decembru 2024	5 412 900	555 274	1 200 352	927 162	8 095 688
Oprávky/zníženie hodnoty					
K 1. januáru 2024	2 759 502	152	975 029	18 424	3 753 107
Prírastky	118 599	0	30 523	5 946	155 068
Úbytky	-7 699	0	-4 158	-1 204	-13 061
Presuny	2 981	0	999	0	3 980
K 31. decembru 2024	2 873 383	152	1 002 393	23 166	3 899 094
Zostatková hodnota					
K 1. januáru 2024	2 423 740	544 670	190 925	733 479	3 892 814
K 31. decembru 2024	2 539 517	555 122	197 959	903 996	4 196 594
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



Súčasťou dlhodobého hmotného majetku k 31. decembru 2024 je majetok železničnej infraštruktúry v užívaní v obstarávacej cene 7 602 568 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 7 206 140 tis. EUR) a účtovnej hodnote 4 005 832 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 3 733 448 tis. EUR). Z celkovej hodnoty dlhodobého majetku je majetok obstaraný z dotácií v účtovnej hodnote vo výške 2 395 006 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 2 139 573 tis. EUR).

Súčasťou dlhodobého hmotného majetku k 31. decembru 2024 je majetok určený na predaj podľa IFR5. K 31. decembru 2024 je tento majetok vykázaný v obstarávacej cene 15 781 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 221 tis. EUR) a v účtovnej hodnote 5 579 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 154 tis. EUR). Reálna hodnota majetku určeného na predaj bola stanovená ako kúpna cena, ktorá vychádzala z realizovaných ponukových konaní na základe prejavenej záujmu trhu vrátane uskutočnených verejných elektronických aukcií. Súhrnná reálna hodnota majetku určeného na predaj k 31. decembru 2024 je 13 037 tis. EUR. Významnou hodnotou majetku určeného na predaj je súbor majetku Železničnej nemocnice s poliklinikou Košice v reálnej hodnote 11 321 tis. EUR, pričom kúpna zmluva bola uzatvorená s účinnosťou od 4. februára 2025.

Náklady súvisiace s dlhodobým majetkom určeným na predaj predstavujú hodnotu 77 tis. EUR a výnosy z investičného nehnuteľného majetku predstavujú hodnotu 546 tis. EUR.

Obstarávacie náklady všetkých plne odpísaných nehnuteľností, strojov a zariadení, ktoré Spoločnosť ešte používa k 31. decembru 2024 je 2 058 081 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 1 980 732 tis. EUR). Majetok, ktorý je dočasne nevyužívaný, je v obstarávacej cene 30 032 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 31 498 tis. EUR) a v účtovnej hodnote 18 181 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 19 363 tis. EUR).

Spoločnosť spravuje pozemky, ktoré sú stále predmetom rozhodnutia o nárokoch na vlastnícke právo a ktorých administratívna hodnota priznaná štátom predstavuje 14 356 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 18 772 tis. EUR) a ktoré nie sú vykázané vo výkaze finančnej pozície. Spoločnosť sa zaoberá riešením týchto nárokov. Počas roka 2024 bolo vlastnícke právo na pozemky prevedené na Spoločnosť a aktivované vo výkaze finančnej pozície v hodnote 470 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 4 tis. EUR). Celkovo však administratívne hodnoty priznané pozemkom a vykázané vo výkaze finančnej pozície Spoločnosti boli zvýšené o sumu 1 773 tis. EUR (k 31. decembru 2023: znížené o 4 495 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 34 036 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 33 215 tis. EUR), ktoré sú vykázané na účte obstarania DHM a intenzívne sa zaoberá ich preradením do užívania. Počas roka 2024 boli preradené pozemky v celkovej hodnote 4 877 tis. EUR (v roku 2023: 6 240 tis. EUR). Na základe Rozhodnutia Okresného úradu Žilina – pozemkový a lesný odbor zo dňa 28. mája 2024 o vykonaní projektu jednoduchých pozemkových úprav v katastrálnom území Teplička nad Váhom a na základe podkladov Spoločnosť realizovala zmenu evidencie pozemkov v účtovníctve. Z tohto účtovania vznikol zisk 6 045 tis. EUR najmä z dôvodov, že vyradené pozemky boli zúčtované v historickej cene a novozaradené pozemky, ktoré vznikli z jednoduchých pozemkových úprav, boli naúčtované v reálnej cene určenej štátom, ktorá nepredstavuje trhovú hodnotu.

Spoločnosť zaúčtovala aktivované náklady na prijaté úvery z dôvodu zabezpečenia financovania projektov vo výške 775 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 198 tis. EUR).

Drobný hmotný majetok neuvedený vo výkaze finančnej pozície Spoločnosti (položky s hodnotou do 1 700 EUR) je k 31. decembru 2024 v hodnote 40 527 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 40 294 tis. EUR).

Poistenie majetku ŽSR (nehnutelný majetok, súbor hnutelného 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 nárokované poistné plnenia vo výške 238 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 1 253 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 2024	3 611	152	45	18 424	22 232
Tvorba	1 327	0	0	5 946	7 273
Zúčtovanie	0	0	0	-295	-295
Zrušenie straty zo zníženia	-565	0	-21	-909	-1 495
K 31. decembru 2024	4 373	152	24	23 166	27 715
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 2024	Budovy a infraštruktúra	Pozemky	Celkom
Obstarávacia cena			
K 1. januáru 2024	36 824	11 474	48 298
Prírastky	0	0	0
Úbytky	-394	-42	-436
Preradenie z dlhodobého hmotného majetku (Pozn. 4)	411	88	499
Preradenie do dlhodobého hmotného majetku (Pozn. 4)	-23 837	-233	-24 070
K 31. decembru 2024	13 004	11 287	24 291
Oprávky/zníženie hodnoty			
K 1. januáru 2024	21 250	0	21 250
Prírastky	161	0	161
Úbytky	-548	0	-548
Presuny	-12 529	0	-12 529
K 31. decembru 2024	8 334	0	8334
Účtovná hodnota			
K 1. januáru 2024	15 574	11 474	27 048
K 31. decembru 2024	4 670	11 287	15 957



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

Zníženie hodnoty

V súlade s IAS 36 – Zníženie hodnoty majetku má Spoločnosť vytvorenú k 31. decembru 2024 opravnú položku v hodnote 390 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 682 tis. EUR).

OPRAVNÉ POLOŽKY K INVESTIČNÉMU NEHNUTEĽNÉMU MAJETKU	rok 2024	rok 2023
K 1. januáru	682	802
Tvorba	0	0
Zúčtovanie	-292	-120
K 31. decembru	390	682

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	855	0
Pozemky	0	570	26 930
Stavby	0	1 226	6 912

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 2024 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 2024 je v hodnote 36 493 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 58 922 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 2024	31. decembra 2023
Znalecký posudok	213	279
Zjednodušená metóda polohovej diferenciácie	1 632	1 599
Výnosová metóda	365	375
Metóda obstarávacej ceny	261	264
Porovnávací metóda (porovnaním s typovo podobným pozemkom v danej lokalite, u ktorého bolo k dispozícii znalecké ohodnotenie)	43	78

STAVBY	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Metóda časovej ceny	331	334
Zjednodušená výnosová metóda	38	42
Metóda objektivizácie znalecky stanovenej všeobecnej hodnoty	39	52
Metóda obstarávacej ceny	45	44
Odborný odhad	52	52

Náklady súvisiace s investičným nehnuteľným majetkom predstavujú hodnotu 206 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 642 tis. EUR) a výnosy z investičného nehnuteľného majetku predstavujú hodnotu 2 967 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 3 196 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 2024	Aktivované náklady na vývoj	Softvér	Nedokončené investície	Právo na užívanie	Celkom
Obstarávacia cena					
K 1. januáru 2024	4	54 818	1 262	7 413	63 497
Prírastky	0	407	1 593	62	2 062
Úbytky	0	-554	-581	-127	-1 262
Presuny	0	366	-366	0	0
K 31. decembru 2024	4	55 037	1 908	7 348	64 297
Oprávky/zníženie hodnoty					
K 1. januáru 2024	3	47 344	90	2 386	49 823
Prírastky	0	3 098	0	3 198	6 296
Úbytky	0	-554	-90	-135	-779
Presuny	0	0	0	0	0
K 31. decembru 2024	3	49 888	0	5 449	55 340
Zostatková hodnota					
K 1. januáru 2024	1	7 474	1 172	5 027	13 674
K 31. decembru 2024	1	5 149	1 908	1 898	8 957
Rok 2023					
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



V súlade s IAS 36 – Zníženie hodnoty majetku Spoločnosť k 31. decembru 2024 účtovala zrušenie straty zo zníženia k nedokončeným investíciám vo výške 90 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 0 tis. EUR). K 31. decembru 2024 nemá Spoločnosť vytvorenú opravnú položku k nedokončeným investíciám (k 31. decembru 2023: 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 oceňuje Právo na užívanie obstarávacou cenou zníženou o akumulované odpisy a o všetky akumulované straty zo zníženia hodnoty a upravenou o akékoľvek precenenie lízingového záväzku.

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. decembra 2024	31. decembra 2023
Budovy	171	195
Stavby	226	296
Energetické a hnacie stroje a zariadenia	12	16
Pracovné stroje a zariadenia	4	5
Dopravné prostriedky	1 318	4 313
Pozemky	166	201
Právo na užívanie spolu	1 897	5 026

Záväzok z prenájmu	rok 2024	rok 2023
Dlhodobý	468	1 695
Krátkodobý	1 256	3 173



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

VÝŠKA ODPISOV PRÁVA NA UŽÍVANIE	rok 2024	rok 2023
Budovy	39	37
Stavby	70	73
Energetické a hnacie stroje a zariadenia	3	3
Pracovné stroje a zariadenia	1	1
Dopravné prostriedky	2 977	2 810
Pozemky	40	40
Odpisy Práva na užívanie spolu	3 130	2 964

NÁKLADY SÚVISIACE S LÍZINGOM	rok 2024	rok 2023
úrokový náklad na lízingové splátky	124	157
náklady súvisiace s krátkodobými lízingmi	30	17
náklady súvisiace s lízingmi majetku s nízkou hodnotou	2	2

Celkový odliv peňažných prostriedkov na prenájom za rok 2024 predstavuje hodnotu 3 934 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 3 665 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 2024	Celkom 2023
Počiatočný stav k 1.1.	1 009	1 464	151	2 624	7 624
Prírastky	0	0	0	0	0
Úbytky	0	0	0	0	5 000
Konečný stav k 31.12.	1 009	1 464	151	2 624	2 624

Štruktúra majetkových účastí Spoločnosti k 31. decembru 2024:

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)	8 828	3 769	Slovensko	55,26	správa doplnkových dôchodkových fondov
Pridružené spoločnosti					
ŽPSV, a. s., Čaňa (Poznámka 30)	6 650	1 014	Slovensko	41,06	výroba betónových výrobkov, prefabrikátov a konštrukcií pre stavebné účely
Ostatné investície					
HIT RAIL, b. v., Amsterdam, Holandsko	3 663	336	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 2024	Účtovná hodnota 2024	Obstarávacia cena 2023	Účtovná hodnota 2023
Výrobky stroj. a kovosprac. priemyslu	6 906	4 955	5 862	3 783
Výrobky elektrotech. priemyslu	3 275	2 382	3 028	2 031
Výrobky hutníckeho priemyslu	8 061	7 515	3 105	2 744
Výrobky chemického priemyslu	1 240	1 130	1 322	1 232
Osobné ochranné pracovné prostriedky a rovnošaty	690	651	939	923
Stavebné materiály a výrobky drevospracujúceho priemyslu	1 389	1 273	701	590
Ostatný materiál	439	244	466	265
Zásoby celkom	22 000	18 150	15 423	11 568

Z CELKOVÉHO STAVU ZÁSOB EVIDUJE SPOLOČNOSŤ:	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Zásoby stálej zálohy	2 230	2 283
Dlhodobo potrebné zásoby	533	541

V rámci zásob má Spoločnosť zadaný zoznam strategických tovarov vo výške 17 810 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 11 282 tis. EUR).



Zníženie hodnoty

Spoločnosť vytvorila opravné položky k pomalyobrátkovým a zastaraným zásobám porovnaním ocenenia v účtovníctve k 31. decembru 2024 s čistou realizovateľnou hodnotou.

VÝVOJ OPRAVNEJ POLOŽKY K ZÁSOBÁM

Stav k 31.12.2023	3 855
Tvorba	2 272
Vyradenie zásob	-35
Zánik opodstatnenosti	-2 242
Stav k 31.12.2024	3 850

Spoločnosť eviduje v podsúvahovej evidencii zásoby materiálu mobilizačných rezerv – program 222 vo výške 11 436 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 11 447 tis. EUR) a materiál v skladoch civilnej obrany vo výške 710 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 724 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 2024	31. decembra 2023
Dlhodobé pohľadávky z obchodného styku	45	69
Poskytnuté preddavky na dlhodobý hmotný majetok	6 869	9 062
Pohľadávky za predaj bytov	37	58
Ostatné dlhodobé pohľadávky	479	536
Opravné položky	-5 404	-5 541
Dlhodobé pohľadávky celkom	2 026	4 184

Dlhodobé pohľadávky sú znížené z dôvodu vyúčtovania preddavkov za pripojovacie poplatky voči distribučným spoločnostiam.

VÝVOJ OPRAVNEJ POLOŽKY K DLHODOBÝM POHLADÁVKAM

Stav k 31.12.2023	5 541
Tvorba	0
Zúčtovanie	-137
Stav k 31.12.2024	5 404

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



KRÁTKODOBÉ POHLÁDÁVKY Z OBCHODNÉHO STYKU	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Pohl'adávky z obchodného styku	74 682	74 190
Poskytnuté preddavky	218	201
Ostatné pohľadávky z obchodného styku	1 231	3 102
Opravné položky	-63 350	-63 113
Krátkodobé pohľadávky z obchodného styku celkom	12 781	14 380

Pohl'adávky z obchodného styku po lehote splatnosti sú v hodnote 64 037 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 63 978 tis. EUR). Pohl'adávky z obchodného styku sú bezúročné a vo všeobecnosti splatné od 14 do 60 dní (Poznámka 3).

VÝVOJ OPRAVNEJ POLOŽKY K POHLÁDÁVKAM Z OBCHODNÉHO STYKU	ku krátkodobým pohl'adávkam	Z toho: pohl'adávkam voči dlžníkom v konkurze
Stav k 31.12.2023	63 113	891
Tvorba	1 020	63
Zúčtovanie z dôvodu odpisu pohľadávky	-565	-469
Zúčtovanie z dôvodu úplného alebo čiastočného uhradenia	-218	-4
Stav k 31.12.2024	63 350	481



OSTATNÉ POHLADÁVKY A AKTÍVA	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Ostatné pohľadávky	2 909	2 326
Pohľadávky voči štátu	99 933	95 079
Náklady budúcich období	1 264	525
Opravné položky	-1 715	-1 756
Ostatné pohľadávky a aktíva celkom	102 391	96 174

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 97 244 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 92 610 tis. EUR). Najvyšší nárok je na modernizáciu koridoru, štátna hranica SR/ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, úsek Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR vo výške 32 140 tis. EUR, dostavbu zriaďovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, realizácia vo výške 22 224 tis. EUR a elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava n/Bodvou – realizácia vo výške 14 889 tis. EUR (Poznámka 13).

Zároveň v pohľadávkach voči štátu Spoločnosť eviduje nadmerný odpočet DPH vo výške 2 689 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 2 469 tis. EUR).

VÝVOJ OPRAVNEJ POLOŽKY K OSTATNÝM POHLADÁVKAM

Stav k 31.12.2023	1 756
Tvorba	13
Zúčtovanie z dôvodu odpisu pohľadávky	-8
Zúčtovanie z dôvodu úplného alebo čiastočného uhradenia	-46
Stav k 31.12.2024	1 715

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 2024	31. decembra 2023
Hotovosť a ceniny	34	34
Peniaze v banke	36 188	28 528
Peniaze v banke - prostriedky účelovo viazané	108 278	125 862
Peniaze a peňažné ekvivalenty vo výkaze finančnej pozície	144 500	154 424
Kreditné karty	-2	0
Peniaze a peňažné ekvivalenty vo výkaze peňažných tokov	144 498	154 424

Úrokové sadzby z vkladov na bežných účtoch v bankách sa pohybovali pri pohyblivých sadzbách v rozmedzí od 2,54 % p. a. do 3,96 % p. a..



V konečnom stave peňazí a peňažných ekvivalentov sú zahrnuté aj zálohové platby účelovo viazané na financovanie projektov Nástroja na prepájanie Európy (Connecting Europe Facility - CEF) vo výške 86 215 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 102 387 tis. EUR).

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

Zálohové platby k 31. decembru 2024 sú viazané na nasledovné projekty:

Modernizácia dvoch úsekov železničnej trate Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR	82 708
Komplexná rekonštrukcia a elektrifikácia trate Devínska Nová Ves - št. hranica (Marchegg)	3 507

11 Vlastné imanie

Základné imanie predstavuje investíciu štátu do Spoločnosti, a to vo forme peňažných a majetkových vkladov. Jeho celková výška je 797 566 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 800 170 tis. EUR), pričom oproti minulému účtovnému obdobiu došlo k zníženiu o 2 604 tis. EUR, čo predstavuje zostatkovú hodnotu dlhodobého majetku vyňatého zo správy ŽSR. Základné imanie bolo znížené k 17. decembru 2024 Rozhodnutím ministra dopravy SR č. 135/2024.

Na základe Uznesenia Správnej rady ŽSR zo zasadnutia dňa 2. mája 2024 sa výsledok hospodárenia za minulé účtovné obdobie - zisk vo výške 2 144 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 2024 boli korigované a celkom zvýšené administratívne hodnoty pozemkov vo výške 1 773 tis. EUR (k 31. decembru 2023: zvýšené o 4 495 tis. EUR). Kapitálové fondy vo výške 516 175 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 514 943 tis. EUR) 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 Železničiach 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 2024 vo výške 218 299 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 202 711 tis. EUR). Zákonný rezervný fond je vytvorený vo výške 19 597 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 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 2024	31. decembra 2023
Dlhodobé úvery		
Tatrabanka - investičný úver, splatnosť 30. júna 2026	2 740	12 740
Tatrabanka - investičný úver, splatnosť 31. decembra 2027	21 750	23 250
SLSP - investičný úver, splatnosť 31. decembra 2041	8 000	8 500
SIH - diagnostické vozidlá, splatnosť 31. decembra 2042	27 698	28 869
SIH - ŽST Košice-rekonštrukcia, splatnosť 31. decembra 2045	12 135	12 774
SIH - ŽST Maťovce, ŽST Kysak a ŽST Košice, splatnosť 31. decembra 2045	14 528	14 900
Celkom dlhodobé úvery	86 851	101 033
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	1 604	1 171
SIH - ŽST. Košice - rekonštrukcia	639	0
SIH - ŽSR. Maťovce, žst. Kysak a žst. Košice	373	0
Úroky z úverov	2	9
Kreditné karty	2	0
Celkom krátkodobé úvery	14 620	13 180
Úvery celkom	101 471	114 213

Spoločnosť uhradila splátky istín dlhodobých úverov v celkovej výške 12 739 tis. EUR (z toho 739 tis. EUR tvorili splátky istiny za SIH - diagnostické vozidlá). Splátky úrokov z dlhodobých úverov k 30. júnu a k 31. decembru boli uhradené vo výške 1 478 tis. EUR. Úroky z dlhodobých úverov zaúčtované do nákladov boli vo výške 1 173 tis. EUR (za rok 2023: 1 346 tis. EUR) a aktivované ako prírastok majetku vo výške 298 tis. EUR (za rok 2023: 198 tis. EUR).

ŽSR v marci 2024 načerpali krátkodobý úver vo výške 16 634 tis. EUR. Krátkodobý úver bol splatený v novembri 2024, úroky boli aktivované ako prírastok majetku vo výške 477 tis. EUR.



Stav načerpania a použitia úverových prostriedkov k 31.12.2024

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 31.12.2024	58 084
Použitie úveru SIH – diagnostické vozidlá	27 330
Použitie úveru SIH – ŽST Košice – rekonštrukcia	9 322
Použitie úverových prostriedkov SIH k 31.12.2024	36 652
Zostatok úverových prostriedkov SIH k 31.12.2024	21 432

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 Dotácie EÚ a štátne dotácie

Dotácie EÚ a štátne dotácie 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 dotácie 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

V rámci Operačného programu integrovaná infraštruktúra Spoločnosť v roku 2024 čerpala dotácie v celkovej výške 42 525 tis. EUR (v roku 2023: 196 346 tis. EUR), ktoré boli prijaté ako refundácia za výdavky realizované v roku 2023. Dotácia bola čerpaná najmä na nižšie uvedené akcie.

	rok 2024	rok 2023
PRIORITNÁ OS č. 1	24 868	81 844
Trat' Púchov – Žilina, I. etapa, úsek Púchov – Považská Teplá	12 991	19 863
Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, realizácia	6 558	61 816
ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, úsek Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR (Sekcia B)	5 319	165
PRIORITNÁ OS č. 5	16 867	58 386
Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia	8 617	22 443
ŽST Trnovec nad Váhom – ŽST Tvrdošovce, rekonštrukcia koľaje č. 1 a č. 2	3 207	32 379
Boleráz - Smolenice, rekonštrukcia železničného zvršku koľaje č. 1	2 538	0
ŽST Krompachy, rekonštrukcia výhybiek č. 23 – 30	2 505	3 564
	41 735	140 230

Program Slovensko

	rok 2024	rok 2023
Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina – realizácia (2.fáza) (Sekcia č. 2)	33 554	0
Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, úsek Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR (2.fáza) (sekcia B)	4 139	0
	37 693	0



Plán obnovy a odolnosti

	rok 2024	rok 2023
Bánovce nad Ondavou – Humenné, elektrifikácia trate	83 788	0
Šaštín – Kúty, komplexná rekonštrukcia železničného zvršku	7 046	0
	90 834	0

CEF – Nástroj na prepájanie Európy

Financovanie časti EÚ	rok 2024	rok 2023
Modernizácia železničného úseku Čadca – Svrčinovec zastávka (vrátane) (sekcia A)	15 755	4 168
Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR (stavba A)	8 747	7 993
Implementácia GSM-R na železničnej trati Varín – Košice – Čierna nad Tisou, štátna hranica	7 248	6 292
Modernizácia železničnej trate Váh – Varín – Strečno (Sekcia č. 1)	6 227	13 611
Modernizácia a elektrifikácia jednokol'ajového železničného úseku Devínska Nová Ves – slovensko-rakúska hranica (Marchegg)	2 496	0
Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR, úsek Malacky (mimo Kúty)	525	25
Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo) – 1. etapa (Poprad – Lučivná)	0	7 867
	40 998	39 956



Investičné dotácie zo štátneho rozpočtu

Spoločnosť čerpala v roku 2024 investičné dotácie zo štátneho rozpočtu (ŠR) v zmysle zmluvy z rozpočtovej kapitoly MD SR vo výške 96 299 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 66 829 tis. EUR). Z uvedenej dotácie bolo zabezpečené financovanie investičných akcií v rámci rozpočtových prvkov:

	rok 2024	rok 2023
Výstavba a obnova železničnej siete	15 400	16 493
<i>Z toho najvýznamnejšie čerpanie na investičné akcie:</i>		
Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy, 1.etapa	0	13 849
Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy, 1.etapa (Poprad – Spišská Nová Ves), Stavba A.2 Vydrník (mimo) – Markušovce (mimo) projektová príprava/MPV	5 413	0
Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy, 1. etapa (Poprad – Spišská Nová Ves), Stavba A.1 Poprad Tatry (mimo) - Vydrník, projektová príprava/MPV reál	2 388	0
Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), 5. etapa	3 034	0
ŽST Kraľovany – ŽST Ľubochňa, rekonštrukcia koľají č. 1, 2	0	689
Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Kysak (mimo) – Košice, projektová dokumentácia	0	937
ŠR mimo spolufinancovania a NN OPII	27 639	17 182
<i>Z toho najvýznamnejšie čerpanie na investičné akcie:</i>		
Trať Púchov – Žilina, I. etapa, úsek Púchov – Považská Teplá	0	258
Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplička (Uzol Žilina), realizácia	16 634	7 535
ŽST Nové Zámky – ŽST Palárikovo, modernizácia koľaje č. 1 a č. 2	0	2 853
ŽST Barca, modernizácia výhybiek č. 1-20	0	2 414
Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov, realizácia	0	1 977
ŽST Trnovec nad Váhom – ŽST Tvrdošovce, modernizácia koľaje č. 1 a č. 2	0	1 301
Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, úsek Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR (2.fáza) (sekcia B)	9 015	0
Projekty CEF - spolufinancovanie zo ŠR a NN CEF	53 260	33 154
<i>Z toho najvýznamnejšie čerpanie na investičné akcie:</i>		
Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), 1.etapa (Poprad – Lučivná)	18 496	12 103
Modernizácia železničného úseku Váh – Varín – Strečno (sekcia 1)	0	15 452
Modernizácia dvoch úsekov železničnej trate štátna hranica ČR/SR – Devínska Nová Ves	9 404	4 769
Implementácia GSM-R do siete ŽSR, úsek Varín – Košice – Čierna nad Tisou, štátna hranica	15 668	0
Modernizácia železničného úseku Čadca – Svrčinovec zastávka (vrátane) (Sekcia A)	8 796	0
	96 299	66 829



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: modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, úsek Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR vo výške 32 140 tis. EUR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, realizácia vo výške 22 224 tis. EUR a elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava n/Bodvou-realizácia vo výške 14 889 tis. EUR.

CELKOVÝ STAV ŠTÁTNYCH DOTÁCIÍ A DOTÁCIÍ EÚ

Stav k 31.12.2023	2 148 190
Načerpanie dotácií	
Operačný program integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020	42 525
Použitá a prijatá investičná dotácia zo štátneho rozpočtu	224 825
Nárok na dotácie (zvýšenie)	4 635
Použitie dotácie vo výške odpisov a vratky	-78 586
Použitie zálohy CEF – časť EÚ (zvýšenie)	47 256
Stav k 31.12.2024	2 388 845
Z toho dlhodobá časť	2 317 329
krátkodobá časť	71 516

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, 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 2024	31. decembra 2023
Závazky zo sociálneho fondu	819	410
Ostatné dlhodobé záväzky	2 567	2 532
Závazok z prenájmu	468	1 695
Nájomné prijaté vopred	1 294	1 477
Zálohové platby CEF – časť EÚ	46 445	92 970
Ostatné dlhodobé záväzky celkom	51 593	99 084

Pokles ostatných dlhodobých záväzkov bol spôsobený preúčtovaním zálohových platieb účelovo viazaných na financovanie projektov Nástroja na prepájanie Európy (Connecting Europe Facility – CEF) z dlhodobých do krátkodobých záväzkov (Poznámka 10).

ŠTRUKTÚRA SOCIÁLNEHO FONDU	rok 2024	rok 2023
Stav fondu k 1.1.	410	218
Tvorba	2 312	2 105
Čerpanie	1 903	1 913
z toho:		
príspevok na stravovanie	808	820
príspevok na regeneráciu pracovnej sily	598	514
Zostatok k 31.12.	819	410

KRÁTKODOBÉ ZÁVÄZKY Z OBCHODNÉHO STYKU	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Závazky z obchodného styku	129 871	65 718
Prijaté preddavky	3 589	1 383
Ostatné záväzky	1 853	3 405
Krátkodobé záväzky z obchodného styku celkom	135 313	70 506

Z celkovej hodnoty krátkodobých záväzkov z obchodného styku eviduje Spoločnosť 98 563 tis. EUR investičných záväzkov (k 31. decembru 2023: 43 814 tis. EUR) a 36 750 tis. EUR prevádzkových záväzkov (k 31. decembru 2023: 26 692 tis. EUR). Prijaté preddavky predstavujú najmä prijaté zálohy zo zmlúv o budúcej kúpnej zmluve.



ZÁVÄZKY VOČI VEREJNOPRÁVNÝM INŠTITÚCIÁM	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Závazky voči poisťovniam	13 079	11 476
Závazky voči daňovému úradu	2 777	2 385
Závazky voči verejnoprávnym inštitúciám celkom	15 856	13 861

OSTATNÉ ZÁVÄZKY	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Zamestnanci	25 085	23 373
Zálohové platby CEF – časť EÚ	39 770	9 417
Ostatné záväzky	1 643	3 017
Záväzky z prenájmu	1 358	3 277
Ostatné záväzky celkom	67 856	39 084

Nárast zálohových platieb CEF bol spôsobený preúčtovaním účelovo viazaných prostriedkov na financovanie časti EU z projektov Nástroja na prepájanie Európy (Connecting Europe Facility – CEF) z dlhodobých do krátkodobých záväzkov (Poznámka 10).

ČASOVÉ ROZLIŠENIE	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Bezodplatne prijatý odpisovaný dlhodobý majetok	23 764	16 645
Ostatné výnosy budúcich období	191	191
Výdavky budúcich období	17	16
Časové rozlíšenie celkom	23 972	16 852

Najvýznamnejšie položky bezodplatne prijatého odpisovaného majetku tvoria najmä stavebné objekty na základe zmluvy o prevode správy majetku štátu od Ministerstva dopravy SR v účtovnej hodnote 5 165 tis. EUR, položky prevzatých objektov vyvolaných investícií od Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. v účtovnej hodnote 4 164 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 4 266 tis. EUR), od Slovenskej správy ciest v účtovnej hodnote 1 794 tis. EUR, prevzatých darovaných úprav oznamovacích a zabezpečovacích zariadení od spoločnosti Žilina Invest, s. r. o. v účtovnej hodnote 1 044 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 1 274 tis. EUR) a prevzaté objekty vyvolaných úprav od MD SR v účtovnej hodnote 748 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 748 tis. EUR).

15 Rezervy

Spoločnosť vykazuje nasledovné rezervy k 31. decembru 2024:

- 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 2024	31. decembra 2023
Environmentálna záťaž: dlhodobá časť	55 672	66 407
krátkodobá časť	0	0
Súdne spory	2 201	2 302
Rezervy na demoláciu objektov	2 891	2 513
Rezerva na zamestnanecké požitky (Poznámka 16)	47 438	48 704
Rezervy celkom	108 202	119 926

VÝVOJ REZERV	Rezerva na environmentálne záťaže	Rezerva na súdne spory	Rezerva na demoláciu objektov	Rezervy spolu
Stav k 31.12.2023	66 407	2 302	2 513	71 222
Tvorba	8 467	73	701	9 241
Použitie z dôvodu zrealizovania	0	-37	-217	-254
Zrušenie – pominutie dôvodu	-19 202	-137	-106	-19 445
Stav k 31.12.2024	55 672	2 201	2 891	60 764

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 priorít 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. Na základe toho boli vyradené zo zoznamu environmentálnych záťaží lokality Košice, Haniska, Maťovce, transformačná stanica N. Zámky a Štúrovo žst. Zrušenie rezervy bolo vo výške

19 202 tis. EUR. Zároveň bola tvorená rezerva environmentálnych záťaží v lokalitách Čierna nad Tisou, Žilina, Porúbka a Banská Bystrica vo výške 8 467 tis. EUR. Dlhodobá časť rezervy je k 31. decembru 2024 prepočítaná bezrizikovou úrokovou mierou 3,5 % (k 31. decembru 2023: 3,5 %).

Úrokové náklady zo zúčtovania diskontu k týmto rezervám v dôsledku plynutia času predstavujú výšku 0 EUR (k 31. decembru 2023: 2 940 EUR), úrokové výnosy predstavujú výšku 0 EUR (k 31. decembru 2023: 0 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 2 201 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 2 302 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 zrušenie 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 2024 je hodnota rezervy vo výške 2 891 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 2 513 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 2024	31. decembra 2023
Zamestnanecké požitky: dlhodobá časť	43 176	44 077
krátkodobá časť	4 262	4 627
Zamestnanecké požitky celkom	47 438	48 704

VÝVOJ REZERVY NA ZAMESTNANECKÉ POŽITKY	rok 2024	rok 2023
Stav k 1.1.	48 704	40 036
Tvorba	4 316	1 059
Použitie z dôvodu zrealizovania	-2 869	-4 791
Precenenie zamestnaneckých požitkov po skončení zamestnania	-2 713	12 400
Stav k 31.12.	47 438	48 704

K 31. decembru 2024 má Spoločnosť zaúčtovanú rezervu vo výške 47 438 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 48 704 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	3,58 % p. a.
Budúci nárast miezd	v roku 2025 z 10 % na 0 % p. a. a v nasledujúcich rokoch o 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 9,15 %;
- 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 6,61 %;
- pokles fluktuácie o 10 % pre všetky nasledujúce roky, za predpokladu, že iné predpoklady vstupujúce do výpočtu zostanú nezmenené, má za následok nárast záväzku o 0,82 %;
- 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 %.

ŠTRUKTÚRA NÁKLADOV ZAMESTNANECKÝCH POŽITKOV	Zamestnanecké požitky počas zamestnania	Zamestnanecké požitky po skončení zamestnania	Spolu
Predchádzajúci stav k 31.12.2023	4 565	44 139	48 704
Náklady na súčasné a minulé služby	208	2 356	2 564
náklady na súčasnú službu	206	2 340	2 546
náklady na minulú službu	3	16	19
Úrokové náklady	164	1 585	1 749
Precenenia (zisky a straty poistnej matematiky)	3	-2 713	-2 710
zmeny demografických predpokladov	-17	-264	-281
zmeny finančných predpokladov	3	-1 930	-1 927
vyplývajúce z praxe	17	-519	-502
Platby z programu (Vyplatené požitky)	-651	-2 218	-2 869
Konečný stav k 31.12.2024	4 289	43 149	47 438

Priemerná splatnosť zamestnaneckých požitkov počas zamestnania je 6,16 rokov, pre budúce benefity je 11,4 rokov a priemerná splatnosť zamestnaneckých požitkov po skončení zamestnania je 10,29 rokov, pre budúce benefity je 21,01 rokov.

Precenenia zamestnaneckých požitkov po skončení zamestnania k 31. decembru 2024 vo výške 2 713 tis. EUR (zisk) sú vykázané vo vlastnom imaní a v ostatnom komplexnom výsledku (k 31. decembru 2023: strata 12 400 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 2024	31. decembra 2023
Poplatky za prístup ŽI - nákladná doprava	21 245	22 722
Poplatky za prístup ŽI - osobná doprava	59 095	58 954
Poplatky za prístup k železničnej infraštruktúre celkom	80 340	81 676

	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Predaj doplnkových služieb ŽI - nákladná doprava	25	21
Predaj doplnkových služieb ŽI - osobná doprava	0	0
Predaj doplnkových služieb ŽI celkom	25	21

Celkový počet dopravcov, ktorým bol v roku 2024 poskytnutý prístup k železničnej infraštruktúre alebo doplnková služba predstavoval 49, z toho 33 slovenských dopravcov a 16 zahraničných dopravcov.

18 Dotácia na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry

Na základe Čiastkovej zmluvy na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení na rok 2024 uzatvorenej medzi MD SR a ŽSR prijala Spoločnosť v roku 2024 prevádzkovú dotáciu na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry vo výške 452 197 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 379 311 tis. EUR). Záverečné hodnotenie plnenia čiastkovej zmluvy za rok 2024 bude protokolárne vyhodnotené v priebehu roka 2025. Čiastková zmluva na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení za rok 2023 bola protokolárne vyhodnotená dňa 4. marca 2025 a boli potvrdené výsledky ŽSR – vyrovnaný výsledok hospodárenia.

Na základe čiastkovej zmluvy bola v roku 2024 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 2023: 22 500 tis. EUR). Zľavy z poplatku za prístup k železničnej infraštruktúre nákladným dopravcom boli v zmysle zmluvy poskytnuté do 31. decembra 2024 v celkovej hodnote 22 399 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 22 476 tis. EUR). Rozdiel medzi poskytnutou zľavou z poplatku a pridelenou kompenzáciou vo výške 101 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 2024	31. decembra 2023
Dotácie na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	452 197	379 311
Kompenzácia zo zníženia poplatkov za prístup	22 399	22 476
Kompenzácia finančných dopadov nárastu cien energií	0	11 988
Dotácie a kompenzácie celkom	474 596	413 775

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 jednokoľajovou neelektrifikovanou traťou, ktorá je zaústená do železničnej stanice Lužianky.

	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Tržby z prenájmu TIP – Lužianky	1 413	1 278
Tržby za prevádzkové výkony – TIP Lužianky	2 826	2 693
Tržby z poplatku za užívanie koncesného majetku – TIP Žilina	1 560	1 560
Prevádzkovanie a koncesie TIP celkom	5 799	5 531

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 2024	31. decembra 2023
Tržby za predaj trakčnej elektriny	52 088	59 294
Tržby z distribúcie trakčnej elektriny	24 779	27 888
Tržby za predaj netrakčnej elektriny	2 964	3 467
Tržby z distribúcie netrakčnej elektriny	2 081	2 489
Tržby z predaja elektriny - národný jadrový fond	1 619	1 633
Tržby za elektrickú energiu celkom	83 531	94 771

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 2024	31. decembra 2023
Tržby za výkony v oblasti informatiky	2 392	2 573
Tržby za telekomunikačné služby – dátové	1 759	1 683
Tržby za telekomunikačné služby – hlasové	249	268
Tržby za telekomunikačné služby – ostatné	401	408
Tržby za telekomunikačné služby a informatiku celkom	4 801	4 932

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 2024	31. decembra 2023
Tržby z prenájmu – nebytové priestory	5 275	5 171
Tržby z prenájmu – pozemky	3 452	2 995
Tržby z prenájmu – bytové priestory	562	574
Tržby z prenájmu – hnutel'ný majetok	535	484
Zisk z predaja dlhodobého majetku	1 633	8 226
Zisk z predaja materiálu	1 105	1 451
Výnosy z majetku celkom	12 562	18 901

Ostatné výnosy

	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Tržby za vlečkové výkony a ostatné technické služby	1 796	1 705
Tržby za dodávku tepla a pary (výroba tepla)	1 911	2 442
Tržby za školenie, vzdelávanie	1 369	1 197
Tržby za vodné a stočné	535	771
Tržby za ubytovacie služby	724	763
Tržby závodných jedální a stravovacie služby	350	343
Aktivácia	7 353	6 206
Výzisk materiálu	2 670	2 694
Precenenie pozemkov	8 743	21
Ostatné výnosy	4 455	5 048
Predaj ostatných služieb celkom	29 906	21 190

21 Čistý obrat

	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Tržby z predaja služieb	192 186	204 515
Tržby za tovar	82	94
Dotácia na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	474 596	413 775
Čistý obrat celkom	666 864	618 384

22 Materiál, energie a služby

MATERIÁL	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Spotreba materiálu	-36 939	-26 959
Spotreba pohonných hmôt	-4 720	-5 076
Spotreba hmotného majetku	-1 609	-3 889
- Tvorba/+ Zúčtovanie opravných položiek k zásobám	5	-43
Materiál a suroviny celkom	-43 263	-35 967

ENERGIE	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Elektrina	-85 985	-100 596
Plyn	-2 957	-3 640
Para a teplo	-4 946	-6 260
Voda	-1 516	-1 160
Energie celkom	-95 404	-111 656

SLUŽBY	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Opravy a udržiavanie	-56 200	-32 821
Náklady na zneškodnenie odpadu	-910	-1 003
Náklady na upratovanie, čistenie	-3 171	-4 794
Náklady na informačné technológie	-7 179	-6 840
Náklady za výkony strojov a zariadení s obsluhou	-529	-794
Platené nájomné a odplaty	-723	-664
Náklady na vyhotovenie geometrických plánov, znaleckých posudkov, štúdií, prieskumy trhov	-530	-1 049
Náklady na telekomunikačné služby	-1 213	-1 108
Náklady za stočné, odvoz kalov	-1 266	-1 222
Náklady na defektoskopiu a diagnostiku	-3 423	-2 497
Prepravné, ak nie je súčasťou obstarávacej ceny	-384	-397
Náklady na softvér a softvérové licencie	-264	-116
Stráženie, bezpečnostné a pátracie služby	-1 477	-1 405
Náklady na poradenstvo, audit, konzultačné služby	-658	-429
z toho náklady za služby auditorskej spoločnosti	-82	-77
Náklady na búracie a demontážne práce	-236	-108
Ostatné	-4 362	-3 615
Prijaté služby celkom	-82 525	-58 862

23 Osobné náklady

	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Mzdové náklady	-253 532	-231 806
Náklady na sociálne zabezpečenie	-99 815	-89 787
Rezerva na zamestnanecké požitky	-1 447	3 732
Ostatné sociálne náklady	-22 658	-23 371
Osobné náklady celkom	-377 452	-341 232

Priemerný prepočítaný počet zamestnancov počas účtovného obdobia k 31. decembru 2024 bol 12 821,28 (k 31. decembru 2023: 13 156,51) a počet zamestnancov k 31. decembru 2024 bol 12 881 (k 31. decembru 2023: 12 707 zamestnancov), z toho počet vedúcich zamestnancov v priamej riadiacej pôsobnosti generálneho riaditeľa je 35 (k 31. decembru 2023: 37).

24 Odpisy a opravné položky k dlhodobému majetku

	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Odpisy a zostatková hodnota likvidovaného majetku	-143 370	-139 482
Zúčtovanie časového rozlíšenia vo výške odpisov	79 089	69 267
Opravné položky k dlhodobému majetku	-4 964	-242
Odpisy a opravné položky k dlhodobému majetku celkom	-69 245	-70 457

25 Ostatné prevádzkové náklady netto

	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Cestovné	-6 521	-5 637
Dane a poplatky	-4 518	-3 611
Poistenie majetku	-3 265	-3 205
Precenenie pozemkov	-2 698	-30
Ostatné náklady a výnosy	-7 088	-799
- Tvorba/+ Zúčtovanie opravných položiek k pohľadávkam	-196	8
- Tvorba/+ Zúčtovanie rezervy na súdne spory	101	-876
- Tvorba/+ Zúčtovanie rezervy na environmentálnu záťaž	10 735	0
Ostatné prevádzkové náklady netto celkom	-13 450	-14 150



26 Ostatné finančné náklady a výnosy

	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Bankové výdavky	-23	-15
Úroky z prenájmu	-124	-157
Diskont dlhodobých pohľadávok a záväzkov	-35	-2 431
Úroky zo zhodnotenia finančných aktív	1 514	764
Výnosy z dlhodobého finančného majetku	3 732	5
Ostatné finančné náklady a výnosy	-4	-4
Ostatné finančné náklady a výnosy celkom	5 060	-1 838

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 k 31. decembru 2024 je 21 %, s účinnosťou od 1. januára 2025 je sadzba splatnej dane 24 %, 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 nevyužitú daňovú pohľadávku a nevyužitú daňovú stratu využiť.

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

	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Výsledok hospodárenia pred zdanením podľa slovenských účtovných štandardov	13 984	7 275
z toho teoretická daň pri sadzbe	21%	21%
	2 937	1 528
Daňový vplyv		
Položky zvyšujúce výsledok hospodárenia	77 228	23 053
Položky znižujúce výsledok hospodárenia	-91 371	-30 394
Základ dane (+)/Daňová strata (-)	-158	-66
Základ dane znížený o odpočet daňovej straty	-158	-66
Odložená daň	-38 092	-29 822
Daňový náklad	4	0



	31. decembra 2024	31. decembra 2023
Dočasné rozdiely medzi účtovnou hodnotou majetku a daňovou základňou, z toho:	272 612	263 956
Odpočítateľné	-101 944	-96 379
- opravné položky k dlhodobému majetku	-28 106	-23 005
- opravné položky k pohľadávkam	-69 988	-69 519
- opravné položky k zásobám	-3 850	-3 855
Zdaniteľné	374 556	360 335
- dlhodobý majetok	374 533	360 264
- výnosy sledované po zaplatení	23	71
Dočasné rozdiely medzi účtovnou hodnotou záväzkov a daňovou základňou, z toho:	-113 895	-121 946
Odpočítateľné	-113 895	-121 946
- rezervy účtované do nákladov	-116 442	-109 326
- rezervy účtované do vlastného imania	2 713	-12 400
- náklady sledované po zaplatení	-166	-220
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	-32 761	-32 426
- odložená daň zaúčtovaná vo vlastnom imaní	-570	2 604
- odložená daň z možnosti umorovať daňové straty v budúcnosti	0	0
Zmena sadzby dane z príjmov na	24%	21%
Úpravy odloženej dane vyplývajúce zo zmeny sadzby dane (+pohľadávka/-záväzok):		
- úprava odloženej dane netto	-4 680	0
- úprava odloženej dane zaúčtovanej do vlastného imania	-81	0
- úprava odloženej dane z možnosti umorovať daňové straty v budúcnosti	0	0
Spolu odložená daň (+pohľadávka/-záväzok)	-38 092	-29 822
Zmena odloženého daňového záväzku	-8 269	791
zaúčtovaná ako náklad	-5 014	-3 003
zaúčtovaná do vlastného imania	-3 255	3 794

Spoločnosť v zdaňovacom období 2024 vykázala daňovú stratu vo výške 158 tis. EUR (k 31. decembru 2023: daňovú stratu vo výške 66 tis. EUR). Vzhľadom na dosiahnutú daňovú stratu je Spoločnosť povinná platiť minimálnu daň do výšky 3 840 EUR v zmysle zákona č. 595/2003 Z. z. o dani z príjmov v znení neskorších predpisov.

Spoločnosti bola v zdaňovacom období 2024 zrazená daň vyberaná zrážkou vo výške 289 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 142 tis. EUR).

K dátumu výkazu finančnej pozície Spoločnosť zaúčtovala do vlastného imania odložený daňový záväzok z precenenia zamestnaneckých požitkov vo výške 3 255 tis. EUR (k 31. decembru 2023: odloženú daňovú pohľadávku vo výške 3 794 tis. EUR) a do nákladov odložený daňový záväzok vo výške 5 014 tis. EUR (k 31. decembru 2023: odložený daňový záväzok vo výške 3 003 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 2025 až 2027:

Rok	Trate a infraštruktúra	IT a telekomunikácie	Celkom
2025	497 164	3 519	500 683
2026	180 172	0	180 172
2027	62 745	0	62 745
Celkom	740 081	3 519	743 600

29 Podmienené aktíva a podmienené záväzky

ŽSR evidujú súdne spory vo výške 78 490 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 79 034 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 332 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 423 tis. EUR).

ŽSR evidujú bankové záruky vo výške 125 667 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 103 081 tis. EUR) od dodávateľov za stavebné práce.

30 Transakcie so spriaznenými osobami

Spriaznenými osobami Spoločnosti sú majetkovo prepojené spoločnosti (pod kontrolou štátu) Železničnou spoločnosťou Cargo Slovakia, a. s. a Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., spoločnosti s majetkovou účasťou Železničná priemyselná stavebná výroba, a. s., Čaňa a spoločnosť Stabilita, d. d. s., a. s.

Nižšie uvádzame celkovú výšku transakcií, ktoré boli uzavreté so spriaznenými osobami počas rokov končiacich 31. decembra 2024 a 2023:

31. decembra 2024

	Tržby realizované so spriaznenými osobami	Náklady na transakcie so spriaznenými osobami	Pohľadávky voči spriazneným osobám	Závazky voči spriazneným osobám
ZSSK CARGO	38 729	1 348	2 682	278
ZSSK	97 792	891	218	53
ŽPSV Čaňa	24	503	0	181

31. decembra 2023

	Tržby realizované so spriaznenými osobami	Náklady na transakcie so spriaznenými osobami	Pohľadávky voči spriazneným osobám	Závazky voči spriazneným osobám
ZSSK CARGO	45 643	1 122	1 020	248
ZSSK	106 998	1 618	409	54
ŽPSV Čaňa	21	14	0	0

ŽSR realizujú dôchodkové pripistenie prostredníctvom dôchodkových fondov, ktoré spravuje dcérska spoločnosť Stabilita, d. d. s., a. s., s ktorou uzavreli zamestnávateľskú zmluvu (Poznámka 7). K 31. decembru 2024 je zapojených 10 348 zamestnancov ŽSR (k 31. decembru 2023: 9 851). Na základe kolektívnej zmluvy ŽSR prispievajú na dôchodkové pripistenie zamestnancov od 2 % do 5 % z vymeriavacieho základu na určenie poistného. Náklady na pripistenie sú zúčtované mesačne do osobných nákladov – celkovo za rok 2024 predstavujú 6 147 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 5 801 tis. EUR). Spoločnosť eviduje k 31. decembru 2024 záväzky vo výške 687 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 644 tis. EUR).

Za rok 2024 Spoločnosť vyplatila kľúčovému vedeniu Spoločnosti zamestnanecké požitky vo výške 311 tis. EUR (za rok 2023: 293 tis. EUR), z toho Správnej rade 179 tis. EUR (k 31. decembru 2023: 171 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 2024.

32 Schválenie účtovnej zvierky

Spoločnosť zostavila účtovnú zvierku v Poznámkach 1 až 32 ku dňu 7. marca 2025.



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
CNC	Core Network Corridors – Koridory základnej siete
ČR	Česká republika
DHM	dlhodobý hmotný majetok
DSPRS	dokumentácia pre stavebné povolenie a realizáciu stavby
EIA	Environmental impact assessment – Posudzovanie vplyvov na životné prostredie
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
km	kilometer
kN	kiloNewton
ks	kus
KT	kapitálový transfér
m	meter
m. j.	merná jednotka
MÁV	Magyar Államvasutak Zrt - Maďarské železnice
MD SR	Ministerstvo dopravy 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
POO	Plán obnovy
POTR	prechodné obmedzenia traťovej rýchlosti
PRIME	Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe - Platforma európskych železničných manažérov infraštruktúry
PSK	Projekt Slovensko



RFC	Rail Freight Corridor - Koridory železničnej nákladnej dopravy
RNE	Rail Net Europe – Spoločnosť európskych manažérov infraštruktúry
SIH	Slovak Investment holding
SR	Slovenská republika
Sžkm	starý železničný kilometer
ŠR	štátny rozpočet
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
UIC	International Union of Railways - Medzinárodná únia železníc
vlkm	vlakový kilometer
v. j.	výhybková jednotka
VOJ ŽSR	vnútorná organizačná jednotka Železníc Slovenskej republiky
VZ	vlastné zdroje
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., Bratislava
Z. z.	zbierka zákonov
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