

SPRÁVA NEZÁVISLÉHO AUDÍTORA

Pre Správnu radu Železníc Slovenskej republiky 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, ktorá obsahuje výkaz finančnej pozície k 31. decembru 2020, 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 2020 a výsledku jej hospodárenia 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 17 Poznámok k individuálnej účtovnej závierke, rezerva na environmentálne záväzky predstavujúca výšku 12 610 tis. EUR k 31.12.2020, sa tvorí vtedy, keď je vznik nákladov na vyčistenie životného prostredia pravdepodobný a tieto náklady sa dajú spoľahlivo odhadnúť. Výška vykázananej rezervy je najlepším odhadom potrebných výdavkov budúcich období. Načasovanie peňažných tokov odzrkadľuje súčasné zhodnotenie priorit 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.

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 231,8 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, v nadväznosti na splnenie definície dlhodobého majetku a hodnotu jeho prvotného ocenenia. Na významných prírastkoch dlhodobého majetku sme overili správnosť odpisov v nadväznosti na očakávanú životnosť majetku ako aj včasnosť zaradenia dlhodobého majetku do používania.</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 nezaradených investícií sme sa zamerali na overenie možného zníženia hodnoty majetku vykazaného ako nedokončené investície 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 vykazané 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 vo výnosoch budúcich období v nadväznosti na uzatvorené zmluvy. 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>
<p><i>Vykázanie rezerv na zamestnanecké požitky a environmentálne záväzky</i></p> <p>Rezerva na zamestnanecké požitky je vo výške 46,3 mil. EUR a rezerva na environmentálne záväzky je vo výške 12,6 mil. EUR. Overenie výpočtu týchto rezerv a ich vykázanie je dôležitá súčasť auditu.</p>	<p>Zhodnotili a overili sme vstupné údaje potrebné pre výpočet výšky rezervy na zamestnanecké požitky aj environmentálne záväzky. Overili sme spôsob výpočtu a ich vykázanie v účtovnej závierke.</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 auditorské postupy reagujúce na tieto riziká a získavame auditorské 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 obídnenie internej kontroly.
- Oboznamujeme sa s internými kontrolami relevantnými pre audit, aby sme mohli navrhnúť auditorské 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 auditorských 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 auditorských 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 2020 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 28. augusta 2020 na základe nášho schválenia Správnou radou spoločnosti dňa 25. júna 2020. Celkové nepretržené obdobie našej zákazky, vrátane predchádzajúcich obnovení zákazky a našich opätovných vymenovaní za štatutárnych audítorov, predstavuje 13 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 v ten istý deň ako je dátum vydania tejto správy.

Neauditorské služby

Neboli poskytované zakázané neauditorské 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, overenia ekonomicky oprávnených nákladov a výnosov vykázaných v súlade so Zmluvou o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry a vydania Správy o faktických zisteniach v súvislosti s plnením grantovej zmluvy INEA, sme spoločnosti a podnikom, v ktorých má spoločnosť rozhodujúci vplyv, neposkytli žiadne iné služby.

Banská Bystrica, 22.marca 2021

BDR, spol. s r.o. Banská Bystrica
M. M. Hodžu 3, 974 01 Banská Bystrica
Licencia SKAu č. 6
Obchodný register Okresného súdu Banská Bystrica
Oddiel: Sro, Vložka číslo: 98/S, IČO: 00614556

Ing. Ľudmila Svätová, MBA
kľúčový auditorský partner
licencia SKAu č. 936

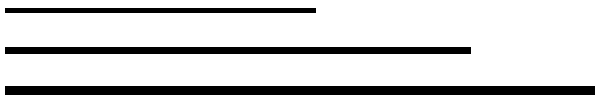


A handwritten signature in blue ink, appearing to be "L. Svätová", written over the stamp.



ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

VÝROČNÁ SPRÁVA 2020





Obsah

Príhovor generálneho riaditeľa	8
Profil spoločnosti	10
Stratégia spoločnosti	10
Orgány spoločnosti.....	11
Organizačná štruktúra ŽSR	12
Železničná infraštruktúra.....	13
Prevádzkovanie železničnej infraštruktúry.....	13
Úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre	17
Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry	19
Ekonomické a finančné ukazovatele	28
Hospodárenie spoločnosti.....	28
Finančné ukazovatele.....	29
Majetkové účasti	30
Trvalo udržateľný rozvoj	31
Bezpečnosť	31
Ochrana životného prostredia.....	32
Ľudské zdroje.....	35
Výskum a vývoj	38
Riziká a neistoty.....	39
Udalosti v spoločnosti.....	43
Medzinárodná spolupráca.....	43
Hlavné udalosti roka 2020.....	45
Udalosti, ktoré nastali po roku 2020	48
Individuálna účtovná závierka	49
Zoznam skratiek a značiek	104
Kontakt	106

Príhovor generálneho riaditeľa

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

Rok 2020, rok 172. výročia železníc na území Slovenska, nebol pre železničiarov určite taký, ako sme si ho priali. Bol mimoriadne neštandardným a náročným rokom. V rámci Podnikateľského plánu dostali ŽSR na rok 2020 dotáciu na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry vo výške 259 950 tis. EUR. Už táto dotácia bola pre udržanie prevádzkyschopnosti železničnej infraštruktúry v zmysle Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry nedostatočná. Nedosiahla ani úroveň dotácie v rokoch 2018 a 2019. Okrem toho sa na nepriaznivom vývoji roka podpísala aj neočakávaná situácia s vývinom ochorenia COVID -19, ktorá po súčte týchto faktorov prispela k zápornému výsledku hospodárenia ŽSR.

Medziročný vývoj nákladov bol ovplyvnený zvýšením osobných nákladov, ktoré tvoria ich najväčšiu časť. Súvisí to nielen s vývojom kolektívneho vyjednávania pre rok 2020, kedy sa dohodlo zvýšenie tarifnej mzdy zamestnancov o 40 EUR, ale aj so zvýšením minimálnej mzdy a mzdových zvýhodnení za nočnú prácu a za prácu v sobotu a v nedeľu v zmysle ustanovení Zákonníka práce. Objem mzdových príplatkov a zvýhodnení v roku 2020 dosiahol 16,15 mil. EUR, čo predstavuje zvýšenie o 10,2 % v porovnaní s rokom 2019. Priemerná mzda ŽSR za rok 2020 dosiahla 1 200,30 EUR, čo je o 63,96 EUR viac v porovnaní s rokom 2019. Ako dôsledok protipandemických opatrení ŽSR zaznamenali výpadky tržieb z úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre, predaja trakčnej elektriny a poskytovania služieb ubytovania aj vzdelávania. Na základe viacerých rokovaní ŽSR s Ministerstvom dopravy a výstavby SR bolo Ministerstvom financií SR vydané 30. novembra 2020 rozhodnutie, ktorým bola navýšená dotácia ŽSR o 22 mil. EUR, účelovo viazaná na krytie prevádzkovej údržby železničnej infraštruktúry.

Od začiatku roku sa ŽSR snažili pridelené prevádzkové prostriedky vynakladať čo najúčelnejšie. Bez navýšenia dotácie v závere roka a nerealizovaním nutných opravných prác, by sme zaznamenali najväčší nárast počtu a dĺžky prechodných obmedzení traťovej rýchlosti, porúch a incidentov jednotlivých zariadení železničnej infraštruktúry, ako i jedno z najnižších plnení grafikonu za posledné roky. Percento plnenia absolútneho GVD bolo na úrovni 90,44% (plánovaný limit 93,00%). Na neplnenie tohto ukazovateľa mali najväčší vplyv poruchy infraštruktúry, nárast prechodných obmedzení traťovej rýchlosti, negatívne vplyvy počasia, rozsah plánovaných a neplánovaných výluk železničnej dopravy a v neposlednom rade aj nehody a mimoriadne udalosti a poruchy mobilných prostriedkov dopravcov. Je potrebné uviesť, že aj v čase mimoriadnych opatrení v dôsledku pandémie a vďaka zodpovednosti našich zamestnancov, boli zabezpečené všetky činnosti pre bezpečnú a plynulú osobnú a nákladnú dopravu.

Medzi pozitíva v uplynulom roku považujem oblasť investičnej činnosti, kedy boli po dlhých a náročných prípravných procesoch a kontrolnej činnosti zo strany centrálnych orgánov ukončené verejné obstarávania a následne podpísané zmluvy na realizáciu modernizácie tratí v úsekoch Poprad – Lučivná, Bratislava Devínska Nová Ves – Kúty – štátna hranica alebo dostavba uzla Žilina a príľahlej infraštruktúry. Úspešne pokračujú aj projekty na modernizácii úseku Púchov – Považská Bystrica, kde sa nám v náročnom teréne podarilo v septembri zahájiť železničnú prevádzku cez nový tunel a viadukt.



V oblasti ľudských zdrojov bolo v minulom roku koronavírusom značne ovplyvnené najmä využitie fondu pracovného času a vzdelávanie zamestnancov, vrátane získavania odbornej spôsobilosti. Napriek zložitej situácii sme zastabilizovali počet zamestnancov a nere realizovali výrazné organizačné zmeny s dopadom na zamestnanosť. ŽSR naďalej patria k jedným z najväčších a stabilných zamestnávateľov na Slovensku, k čomu prispieva aj podpísaná nová Kolektívna zmluva ŽSR na roky 2021-2023, v ktorej ostali zachované všetky doterajšie benefity. Vďaka zodpovednosti zamestnancov a dodržiavaniu prijatých opatrení sa nám darilo pomerne dlhý čas udržať nízku mieru infikovanosti. Samozrejme, negatívne sa to prejavilo na pružnosti komunikácie v súvislosti s možnosťou realizácie pracovných porád, pracovných ciest, ale niekedy, žiaľ, aj na medziľudských vzťahoch.

Svet okolo nás sa zmenil a železnice sa menia tiež. ŽSR sa zodpovedne pripravujú na potenciálne čerpanie finančných zdrojov z programu Plán obnovy a na nové programovacie obdobie 2021 – 2027 v rámci Operačného programu Slovensko. V týchto balíkoch sa na podporu železničnej dopravy, ako najekologickejšej formy presunu cestujúcich a tovarov, plánuje vyčleniť nezanedbateľné množstvo finančných prostriedkov. Verím, že napriek súčasným ťažkostiam sa v najbližšom období situácia zlepší nielen v oblasti boja s vírusom, ale že aj proklamovaný dôraz na potrebu zlepšenia stavu železničnej infraštruktúry, dofinancovanie odloženej údržby a rozpracovaných projektov modernizácie železničných tratí sa stanú v roku 2021, ktorý je európskym Rokom železníc, skutočnosťou.

Ing. Miloslav Havrila
generálny riaditeľ ŽSR

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 Okresného súdu Bratislava I, oddiel Po, vložka číslo 312/B.

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

Stratégia spoločnosti

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

Vízia ŽSR

Zabezpečenie modernej, interoperabilnej, bezpečnej, efektívnej, dostupnej, konkurencieschopnej a environmentálne priaznivej železničnej infraštruktúry s cieľom zvýšenia jej využitia osobnou aj nákladnou železničnou dopravou.

Misia ŽSR

Svojou činnosťou a zákazníckym prístupom vytvárať podmienky na napĺňanie zákonných ustanovení zabezpečenia prevádzkovania železničnej infraštruktúry.

Riadiť a rozvíjať železničnú infraštruktúru v súlade s potrebami zákazníkov vytvorením konkurencieschopného prostredia v domácom aj medzinárodnom dopravnom systéme.

Prostredníctvom nastavených strategických cieľov ŽSR zabezpečiť infraštruktúru, na ktorej bude možné organizovať spoľahlivú a bezpečnú osobnú a nákladnú železničnú dopravu.

Zvýšiť konkurencieschopnosť železničnej infraštruktúry voči iným železničným manažérom i voči iným druhom dopravy (najmä cestnej).

Pozitívne ovplyvňovať štátnu dopravnú politiku v rámci SR i dopravnú politiku EÚ v prospech zvyšovania významu železničnej dopravy ako významného, bezpečného a ekologického odvetvia národného hospodárstva.

Strategické ciele ŽSR

- Vyrovnané hospodárenie
- Moderná infraštruktúra
- Bezpečnosť železničnej dopravy
- Efektívne riadenie dopravy
- Efektívna údržba
- Efektívna správa železničnej infraštruktúry a interných procesov

ŽSR vychádzajú pri tvorbe stratégie z aktuálne platných právnych predpisov EÚ a SR, dopravnej politiky EÚ a SR, vládnych a rezortných strategických dokumentov, požiadaviek vlastníka dráhy, požiadaviek zákazníkov, rozvojových zámerov VÚC, pozície železničnej dopravy v národnom hospodárstve a jej postavenia na konkurenčnom trhu a v neposlednom rade z vlastnej vízie a misie. Zmeny v externom a internom prostredí sa v priebehu roka 2020 prejavili aj v aktualizácii strategických zámerov ŽSR.

Orgány spoločnosti

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

Správna rada je najvyšší orgán ŽSR.

Zloženie k 31. decembru 2020

Správna rada

JUDr. Marek BALKO	<i>predseda Správnej rady ŽSR</i>
Ing. Róbert SZÜCS	<i>podpredseda Správnej rady ŽSR</i>
Ing. Peter STRYČEK	<i>člen Správnej rady ŽSR</i>
Ing. Radovan MAJERSKÝ, PhD.	<i>člen Správnej rady ŽSR</i>
Mgr. František ZAPARANIK	<i>člen Správnej rady ŽSR</i>

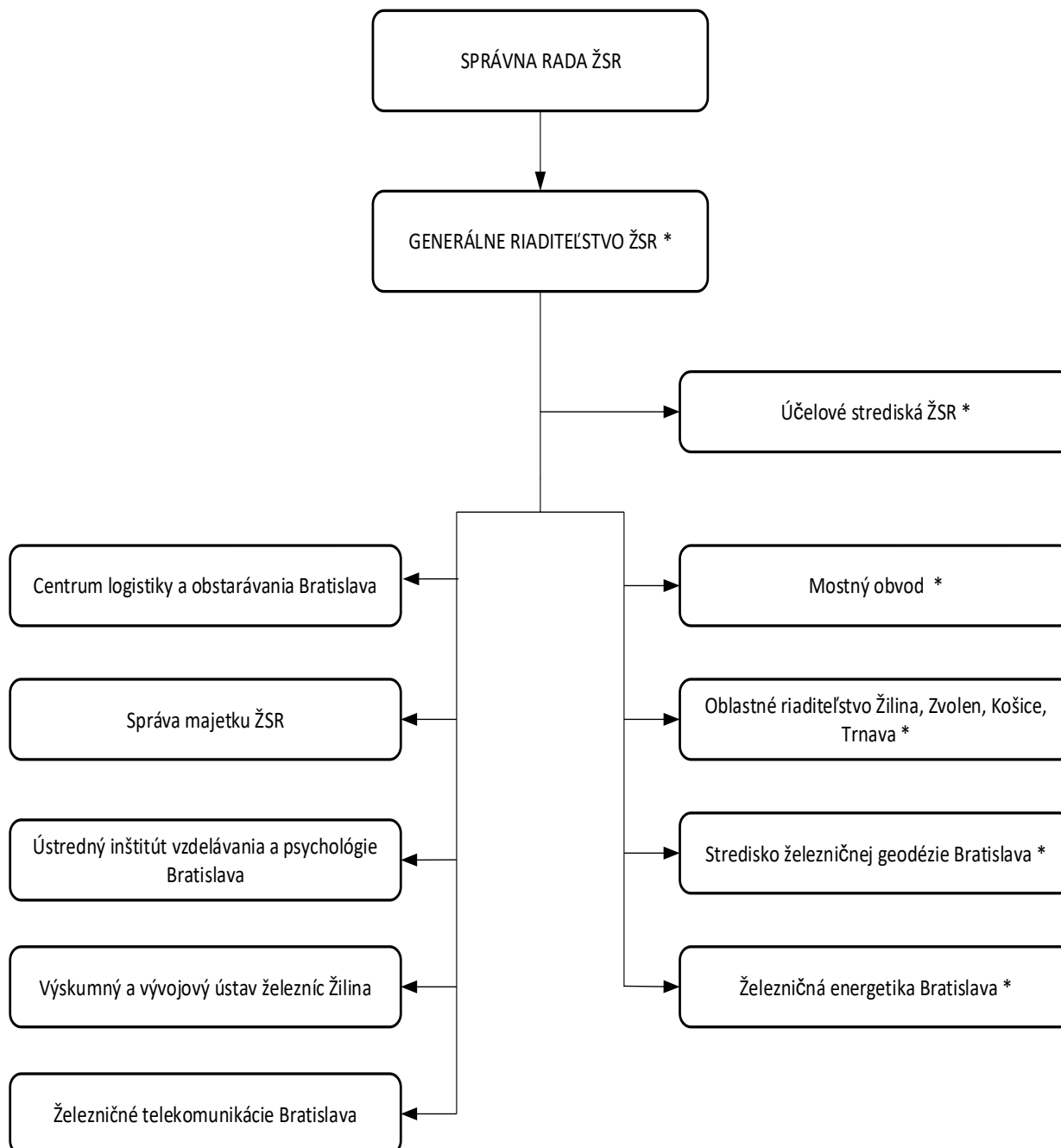
Štatutárny orgán

Ing. Miloslav HAVRILA	<i>generálny riaditeľ</i>
------------------------------	---------------------------

Vedenie spoločnosti

Ing. Jozef VESELKA	<i>námestník generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku</i>
Ing. Peter BAGIN	<i>námestník generálneho riaditeľa pre ekonomiku</i>
Bc. Milan KUBIČEK	<i>námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku</i>
Ing. Pavol KOMARŇANSKÝ, PhD.	<i>námestník generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje</i>
Mgr. Alexander ZAVACKÝ	<i>riaditeľ Kancelárie generálneho riaditeľa ŽSR</i>

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 ŽI 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. 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 2020	31. decembra 2019
Stavebná dĺžka prevádzkovaných tratí	km	3 580	3 582
Stavebná dĺžka spravovaných tratí	km	3 627	3 629
Stavebná dĺžka koľají celkovo	km	6 866	6 872
Počet priecestí	ks	2 079	2 082
Počet výhybiiek	ks	8 372	8 379
Počet mostov	ks	2 326	2 326
Celková dĺžka mostov	m	52 244	52 244
Počet tunelov	ks	76	76
Celková dĺžka tunelov	m	45 007	45 007

Rozdiely oproti roku 2019 sú spôsobené rekonštrukciou a modernizáciou železničnej infraštruktúry.

V údajoch o „Stavebnej dĺžke spravovaných tratí“ sú aj trate s pozastavenou prevádzkou z dôvodu nevyhovujúceho technického stavu. Trate s pozastavenou prevádzkou v celkovej dĺžke 46,692 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 5,395 km;
- Breznička – Katarínska Huta 9,823 km;
- Strážčanská spojka 1,148 km.

LÍNIOVÉ OPRAVNÉ PRÁCE	m. j.	31. decembra 2020	31. decembra 2019
Oprava geometrickej polohy koľaje	km	517,223	634,143
Oprava geometrickej polohy výhybiiek	v. j.	391	435
Oprava koľajového lôžka koľaje	km	20,853	25,538
Oprava koľajového lôžka výhybiiek	v. j.	1	5
Zriaďovanie a obnova bezstyk. koľaje	km	12,044	7,864
Zváranie výhybiiek	v. j.	0	23
Výmena koľajníc	km	69,107	51,802
Výmena podvalov	ks	8 661	8 472
BUDOVY	m. j.	31. decembra 2020	31. decembra 2019
Počet budov	ks	4 861	4 886
Zastavaná plocha	m ²	1 186 949	1 169 552
Úžitková plocha	m ²	1 375 304	1 326 230
ZABEZPEČOVACIE ZARIADENIA	m. j.	31. decembra 2020	31. decembra 2019
Traťové zabezpečovacie zariadenia			
Automatický blok	km	478	484
Automatické hradlo	km	370	418
Poloautomatický blok	km	714	633
Trate s telefonickým dorozumievaním	km	1 793	1 785
Staničné zabezpečovacie zariadenia	ks	513	513
Diaľkovo ovládané zab.zar - dispečerom	km	396	396
Vlakové zabezpečovacie zariadenie	km	753	782
Priecestné zabezpečovacie zariadenia	ks	2 079	2 082
z toho:			
pasívne priecestia - nezabezpečené	ks	1 003	1 007
aktívne priecestia - zabezpečené	ks	1 076	1 075
z toho:			
automatické priecestia	ks	1 029	926
manuálne priecestia	ks	47	149
Spádoviskové zabezpečovacie zariadenia	ks	218	218
ZARIADENIA ELEKTROTECHNIKY	m. j.	31. decembra 2020	31. decembra 2019
Elektrifikované trate	km	1 585	1 587
Rozvinutá dĺžka trakčného vedenia	km	5 014	5 015
Napájacie a spínacie stanice	ks	94	94

DOPRAVNE NA SIETI ŽSR	m. j.	31. decembra 2020	31. decembra 2019
Dopravne spolu	ks	1 024	1 024
Dopravne obsadené/neobsadené zamestnancami	ks	364/660	378/651
z toho:			
Železničné stanice	ks	294	298
Pohraničné stanice	ks	22	22
Ostatné dopravne (<i>hradlá, odbočky, výhybne, zastávky, prekladiská, závorárske stanoviská, dopravne podľa predpisu ŽSR Z1 a iné</i>)	ks	708	704

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

PLNENIE GRAFIKONU VLAKOVEJ DOPRAVY (GVD)

Percento plnenia absolútneho GVD bolo na úrovni 90,44% (plánovaný limit 93,00%). Ide o kvalitatívny ukazovateľ, ktorý poskytuje informáciu o celkovej včasnosti vlakov. Na neplnenie tohto ukazovateľa malo najväčší vplyv v prvých dvoch mesiacoch roka 2020 najmä zhoršené počasie a výlukové akcie. Počet zmeškaných vlakov sa v polovici marca výrazne znížil. Táto skutočnosť súvisela so šírením ochorenia COVID-19 a následne s rozhodnutím krízového štábu Slovenskej republiky zo dňa 12. marca 2020 o tom, že dňom 13. marca 2020 od 07:00 hod. Železnice Slovenskej republiky nebudú prevádzkovať medzinárodnú osobnú dopravu so susednými manažérmi infraštruktúry. V júni dochádzalo k postupnému obnovovaniu medzinárodnej osobnej dopravy, konkrétne 7. júna 2020 s Českou republikou, 15. júna 2020 s Rakúskou republikou, 25. júna 2020 s Poľskou republikou a 1. júla 2020 s Maďarskou republikou. Na percento plnenia absolútneho GVD okrem výlukových prác mali vplyv aj nehody a mimoriadne udalosti, poruchy mobilných prostriedkov dopravcov a poruchy na infraštruktúre. Nehoda v NŽST Komárno zriaďovacia stanica dňa 27. septembra 2020 a v úseku NŽST Sekule – ŽST Veľké Leváre dňa 28. septembra 2020 svojím rozsahom mali najväčší vplyv na pokles percenta plnenia absolútneho GVD. Dôvodom nízkej úrovne percenta sú najmä vplyvy nezaradených príčin, ktorých dôsledky nebolo možné odstrániť konaním ŽSR, a ktorých podiel predstavoval až 6,96 %.

Plnenie podielového GVD bolo na úrovni 97,52 % (plánovaný limit 97,50 %). Tento kvalitatívny ukazovateľ vyjadruje mieru zavinenia ŽSR na meškaní vlakov na sieti. Plnenie tohto ukazovateľa bolo ovplyvnené najmä rozsiahlou výlukovou činnosťou. Medzi výlukové akcie s najväčším vplyvom na meškanie vlakov patrili výluky v modernizovanom úseku ŽST Púchov – ŽST Považská Bystrica, ale tiež množstvo výlukových akcií z dôvodov opravy a údržby infraštruktúry, napríklad v ŽST Košice, v ŽST Rimavská Sobota a v úseku ŽST Kraľovany – ŽST Ľubochňa.



VLAKOVÉ TRASY PODĽA DRUHU VLAKU		m. j.	31. decembra 2020	31. decembra 2019
Osobná doprava	Osobné vlaky	ks	498 440	524 672
	Expresné vlaky	ks	20 660	31 546
	Rýchliky	ks	29 211	29 735
	Súpravové vlaky	ks	24 701	25 960
	Rušňové vlaky	ks	6 585	6 471
Osobná doprava celkom			579 597	618 384
Nákladná doprava	Rušňové vlaky	ks	83 068	87 073
	Priebežné nákladné vlaky	ks	68 335	79 679
	Nákladné expresné vlaky	ks	35 391	35 150
	Manipulačné vlaky	ks	25 765	28 486
	Vlečkové vlaky	ks	3 248	3 667
Nákladná doprava celkom			215 807	234 055

VLAKOVÉ TRASY PODĽA KATEGÓRIE TRATE		m. j.	31. decembra 2020	31. decembra 2019
Osobná doprava	Hlavné trate	ks	332 740	355 515
	Ostatné hlavné trate	ks	167 240	170 441
	Vedľajšie trate regionálneho významu	ks	113 803	120 561
	Vedľajšie trate so zjednodušeným riadením dopravy	ks	30 314	34 401
	Úzkorozchodné trate	ks	33 385	40 282
	Špeciálne dráhy	ks	230	270
	Nákladná doprava	Hlavné trate	ks	169 622
Ostatné hlavné trate		ks	69 127	76 587
Vedľajšie trate regionálneho významu		ks	12 946	15 262
Vedľajšie trate so zjednodušeným riadením dopravy		ks	3 623	3 981

Zníženie počtu vlakových trás v roku 2020, najmä v osobnej doprave, bolo spôsobené obmedzením mobility obyvateľstva v súvislosti s masívnym rozširovaním ochorenia COVID-19 vo svete a od februára 2020 aj na území Európskej únie a tiež Slovenskej republiky.

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.

PREHĽAD ZAVEDENÝCH POTR NA HLAVNÝCH KOĽAJACH PODĽA KATEGÓRIE TRATE

	Kategória	za rok 2020		za rok 2019	
		ks	m	ks	m
Najvýznamnejšie hlavné trate	I. a	440	227 505	250	176 046
	I. b	26	5 444	19	5 545
Hlavné trate	II.	56	42 745	72	48 310
Regionálne trate	III.	173	152 838	139	111 165
Lokálne trate	IV.	1	136	8	17 666
Celkom		696	428 668	488	358 732

Úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre

Železničná infraštruktúra bola prevádzkovaná nediskriminačným spôsobom pre všetkých dopravcov. V roku 2020 realizovalo svoje služby na sieti ŽSR 52 dopravcov, a to 6 dopravcov v osobnej doprave a 46 dopravcov v nákladnej doprave.

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 2020	31. decembra 2019
	95 224	102 662
v tom: Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.	48 127	50 791
Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.	30 700	33 897
Iní dopravcovia	16 397	17 974
v tom: osobná doprava	2 611	3 846
nákladná doprava	13 786	14 128
Úhrady sú uvedené vrátane kompenzácie zo zníženia úhrad pre nákladných dopravcov poskytnutej zo strany MDV SR	24 146	26 397

Dňa 13. októbra 2020 nadobudlo účinnosť Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady /EU/ 2020/1429 zo 7. októbra 2020, ktorým sa ustanovujú opatrenia pre udržateľný trh železničnej dopravy vzhľadom na výskyt ochorenia COVID-19. COVID-19 spôsobil pokles dopytu po železničných dopravných službách, čo malo negatívny vplyv na železničné podniky. Aby sa zabránilo negatívnym hospodárskym účinkom výskytu ochorenia COVID-19, môžu železničné podniky požiadať o finančnú podporu. Preto by manažéri infraštruktúry mali mať povolenie štátu prijať opatrenia na zníženie, odloženie poplatkov transparentným, objektívnym a nediskriminačným spôsobom všetkým železničným podnikom pôsobiacim v nákladnej a osobnej doprave počas referenčného obdobia. Referenčné obdobie trvá od 1. marca 2020 do 31. decembra 2020. Referenčné obdobie bolo Nariadením komisie /EU/ 2020/2180 z 18. decembra 2020 predĺžené do 30. júna 2021. Slovenská republika ku dňu zostavenia účtovnej závierky Spoločnosti neaplikovala toto nariadenie.

VÝKONY DOPRAVCOV

Z medziročného pohľadu bol zaznamenaný celkový pokles dopravných výkonov o 4 087 tis. vlkm, čo bolo spôsobené vplyvom opatrení COVID 19. Na poklese celkových výkonov sa do značnej miery podieľala osobná doprava, kde zaznamenávame medziročný pokles o 2 998 tis. vlkm. Pokles v osobnej doprave bol spôsobený zmenou GVD – pozastavená medzinárodná osobná doprava, značný pokles vnútroštátnej dopravy z dôvodu obmedzenia mobility obyvateľstva. Najväčší pokles dopravných výkonov o 2 169 tis. vlkm má Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., dopravca RegioJet eviduje pokles o 454 tis. vlkm a , Leo Express s. r. o. o 252 tis. vlkm.

V nákladnej doprave zaznamenávame medziročný pokles dopravných výkonov o 1 089 tis. vlkm. Najväčší pokles mal dopravca Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, na úrovni 996 tis. vlkm. U ostatných dopravcov došlo k medziročnému poklesu dopravných výkonov o 93 tis. vlkm.

Výkon	m. j.	31. decembra 2020	31. decembra 2019	medziročný pokles v %
Osobná doprava	(tis. vlkm)	34 146	37 144	-8,07
	(mil. hrtkm)	9 002	10 431	-13,70
Nákladná doprava	(tis. vlkm)	14 079	15 168	-7,18
	(mil. hrtkm)	16 447	17 902	-8,13
Spolu	(tis. vlkm)	48 225	52 312	-7,81
	(mil. hrtkm)	25 449	28 333	-10,18

Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry

Prevádzkovanie železničnej infraštruktúry v roku 2020 bolo realizované v súlade so Zmluvou o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2017 – 2021 vrátane dodatkov uzatvorených medzi ŽSR ako manažérom infraštruktúry a Slovenskou republikou ako vlastníkom železničnej infraštruktúry zastúpenou MDV SR.

Porovnanie parametrov ZPŽI:

Bilancia ZPŽI (v tis. EUR)	31. decembra 2020*	31. decembra 2019
Náklady (EON spolu)	420 335	408 183
v tom náklady na:		
služby poskytované v minimálnom prístupovom balíku	379 486	366 657
služby poskytované v traťovom prístupe k servisným zariadeniam	39 199	40 866
TIP Žilina, TIP Lužianky a TIOP Moldava nad Bodvou	1 650	660
Výnosy (EOV spolu)	406 591	407 969
v tom:		
úhrada od vlastníka ŽI	302 495	290 950
úhrada za prístup k ŽI	71 078	76 269
kompenzácia finančných dopadov	24 146	26 397
zúčtovanie opravných položiek**	0	10 998
výnosy z iných obchodných činností***	8 872	3 355
Výsledok hospodárenia za služby	-13 744	-214
Krytie straty nerozdeleným ziskom minulých období	13 744	214
Celkom výsledok hospodárenia	0	0

*Údaje v tabuľke sú pred protokolárnym vyhodnotením MDV

** V roku 2019 bola zúčtovaná opravná položka k úhrade časti pohľadávky od ZSSK CARGO vo výške 10 998 tis. EUR (Dopad realizácie Uznesenia vlády SR č. 390/2013).

*** Do výnosov z iných obchodných činností v roku 2020 boli zahrnuté výnosy z TIP Lužianky, TIOP Moldava nad Bodvou, výnosy od koncesionára za TIP Žilina a výnosy z ostatných prevádzkových a finančných činností.

Úhrada od vlastníka železničnej infraštruktúry - Slovenskej republiky v zastúpení MDV SR - na pokrytie ekonomicky oprávnených nákladov súvisiacich so zabezpečením správy a prevádzky železničnej infraštruktúry bola vo výške 302 495 tis. EUR, čím medziročne došlo k navýšeniu o 11 545 tis. EUR:

- Dodatkom č. 7 k ZPŽI bola dohodnutá úhrada od vlastníka infraštruktúry vo výške 259 950 tis. EUR;
- Dodatkom č. 8 k ZPŽI bola dohodnutá úhrada od vlastníka infraštruktúry vo výške 280 495 tis. EUR, v tom účelovo viazané prostriedky na sanáciu výdavkov priamo implikovaných vznikom pandémie súvisiacej s ochorením COVID-19 vo výške 18 145 tis. EUR;
- Dodatkom č. 9 k ZPŽI bola úhrada od vlastníka infraštruktúry navýšená o 22 000 tis. EUR.

Modernizácia a rozvoj železničnej infraštruktúry

V roku 2020 boli realizované investičné akcie v celkovej výške 179 106 tis. EUR. Investíciami boli modernizované komponenty železničnej infraštruktúry – železničné stanice, železničný spodok, zvršok, trakčné vedenia, zabezpečovacie zariadenia, oporné múry a výstavba železničných mostov.

Prehľad realizovaných investičných akcií v roku 2020:

	<i>v tis. EUR</i>
Modernizácia, rekonštrukcia a výstavba ŽI	144 344
Bezpečnosť prevádzky	9 448
Skvalitňovanie služieb pre železničné podniky	24 277
Automatizácia riadenia dopravy	222
Ostatné	815
Celkom	179 106

Investičné akcie boli financované najmä z vlastných zdrojov vo výške 58 976 tis. EUR, úverových zdrojov 18 560 tis. EUR a kapitálových dotácií vo výške 101 570 tis. EUR.

Investície z vlastných zdrojov

Medzi najvýznamnejšie investičné akcie realizované v roku 2020 z vlastných a úverových zdrojov patria:

	<i>v tis. EUR</i>
Modernizácia spádoviskového riadiaceho systému Čierna nad Tisou ŠRT	7 610
Komplexná rekonštrukcia trakčného vedenia - Lúky pod Makytou - štátna hranica ČR	7 305
Rekonštrukcia prijímacej budovy ŽST Zvolen	5 355
Rekonštrukcia výhybiek v ŽST Rimavská Sobota	5 301
Rekonštrukcia výhybiek v ŽST Podbrezová	5 036

❖ *Modernizácia spádoviskového riadiaceho systému Čierna nad Tisou – širokorozchodná trať*

Modernizácia spádoviska "A" ŽST ČNT ŠRT formou riadiaceho systému s využitím jestvujúcej technológie ovládania koľajových brzd. Automatizujú sa procesy vo väzbe na prenos informácií medzi zariadením spádoviska a informačným systémom Miestna práca s vozňom (IS MIP). IS MIP umožňuje evidenciu úkonov, ktoré sa týkajú procesu vlakotvorby s miestnou prácou v ŽST, ako sú kontrola po príchode vlaku, vytvorenie číselnej triedenky a rozradenie vozňov, druhotná manipulácia a príprava finálneho súpisu vlaku, ako aj komplexná podpora pri plánovaní miestnej práce, kontrola aktuálneho, či budúceho stavu obsadenosti železničnej stanice a sledovanie histórie vlakov a vozidiel.

❖ *Lúky pod Makytou – št. hr. ČR, komplexná rekonštrukcia trakčného vedenia*

Obsahovou náplňou stavby je komplexná rekonštrukcia trakčného vedenia oboch traťových koľají v traťovom úseku ŽST Lúky pod Makytou (mimo) – Horní Lideč. Traťová rýchlosť v danom úseku je 80, resp. 90 km/hod. Trakčné vedenie Púchov – Lúky pod Makytou – hranica SR/ČR bolo uvedené do prevádzky v roku 1960. Rozpätia stožiarov v priamych úsekoch presahovali normou povolenú hodnotu 65 m, čo nepriaznivo vplývalo na prevádzku trakčného vedenia z hľadiska jeho odvanutia vetrom. Časť nosných konštrukcií a lán bola skorodovaná a dlhodobým používaním mechanicky narušená a staticky nevyhovujúca, časť trakčných podpíer bola v dôsledku nestabilných násypov v havarijnom stave (vychýlené stožiare). Trakčné vedenie bolo nutné rekonštruovať prúdovo na jednosmerný systém s menovitým napätím 3 kV a napäťovo (izolačnú hladinu) na 25kV.

❖ *ŽST Zvolen, rekonštrukcia prijímacej budovy*

Cieľom rekonštrukcie je zabezpečenie štandardov a úprava verejne prístupných objektov železničnej stanice do požadovanej kvality. Predmetom rekonštrukcie je budova, ktorá pozostáva z administratívnej časti, (dopravná kancelária, priestory pre zabezpečovacie zariadenia), vestibulu (predajne lístkov, výpravná hala, čakáreň a pomocné prevádzky pre cestujúcich) a reštauračnej časti. Rekonštrukciou sú dotknuté aj nástupištia a podchody s novými osobnými výťahmi.

❖ *ŽST Rimavská Sobota, rekonštrukcia výhybiek*

Komplexnou rekonštrukciou výhybiek dôjde k zmene konfigurácie koľajiska. Súčasťou je aj rekonštrukcia staničných koľají, ktorá pozostáva z kompletnej výmeny novým zvrškovým materiálom s použitím recyklovaného koľajového kameniva. Pre cestujúcu verejnosť bude v nevyhnutnom rozsahu upravený staničný priestor a predstaničný priestor. Cieľom rekonštrukcie je dosiahnutie normových parametrov dopravnej cesty vo všetkých jej ukazovateľoch, zaistenie bezpečnej a plynulej železničnej prevádzky a dosiahnutie dohodnutého štandardu stanice.

❖ *ŽST Podbrezová, rekonštrukcia výhybiek*

Výhybky v ŽST Podbrezová boli z prevažnej miery zastaraného stupňového tvaru s obmedzenou možnosťou údržby. Ručne prestavované výhybky vzhľadom na to, že ide o rýchlikovú stanicu a prípojovú stanicu do vlečky Železiarne Podbrezová, obmedzovali plynulosť železničnej dopravy. V rámci investičnej akcie bola zrealizovaná náhrada starých výhybiek za nové výhybky a prípojné koľajové polia na oboch záhlaviach, vybudovali sa nové úrovňové nástupištia s prístupom pre imobilných, nevidiacich a slabozrakých, stanica bude spĺňať predpísané štandardy.

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (OPII)

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

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

Cieľom prioritnej osi č. 3 OPII (ďalej „PO č. 3“), realizáciou projektov záchytných parkovísk, je vybudovanie parkovísk pre autá a bicykle so všetkými jeho podpornými náležitosťami ako stráženie kamerovým systémom, vybavenie informačným systémom, premietnutie využitia železničnej infraštruktúry do ceny parkovacieho lístka, oplotené parkovisko pre bicykle a pod., čo má v konečnom dôsledku prispieť k zmene správania sa obyvateľov obcí a miest nachádzajúcich sa v regióne okolo hlavného mesta SR Bratislavy, ktorí dochádzajú z miesta bydliska do Bratislavy.

V priebehu roka 2020 boli uzatvorené Zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku pre stavbu záchytného parkoviska Zastávka Ivanka pri Dunaji s celkovou výškou oprávnených výdavkov 2 046 tis. EUR a Komunikačná infraštruktúra služieb telematiky ŽSR s celkovou výškou oprávnených výdavkov 25 950 tis. EUR.

Z operačného programu OPII boli v roku 2020 prijaté peňažné prostriedky najmä na stavby:

	<i>v tis. EUR</i>
Trať Púchov - Žilina, I. etapa, úsek Púchov - Považská Teplá	36 206
Komunikačná infraštruktúra služieb telematiky ŽSR	16 510
Zastávka Ivanka pri Dunaji – realizácia záchytného parkoviska	1 637
ŽST Pezinok – realizácia záchytného parkoviska	185
Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou - Humenné, projektová dok.	29
Zastávka Ivanka pri Dunaji – záchytné parkovisko, projektová dok.	4
ŽST Pezinok – záchytné parkovisko, projektová dok.	1

❖ *Modernizácia trate Púchov – Žilina, I. etapa, úsek Púchov – Považská Teplá*

Ide o investične aj technicky najnáročnejšiu stavbu ŽSR od ich samostatnosti. Modernizácia trate pozostáva z prestavby jestvujúcej železničnej infraštruktúry s cieľom zvýšiť jej technickú vybavenosť a použiteľnosť zabudovaním najmodernejších prvkov, a tým skvalitnením a zlepšením jej technických parametrov a ukazovateľov ako celku. Jej dokončením dôjde k završeniu modernizácie železničnej trate, čím sa na ucelenom úseku Bratislava – Žilina zvýši rýchlosť, komfort, bezpečnosť a plynulosť jazdy, v dôsledku čoho sa znížia aj negatívne účinky dopravy na okolité prostredie.

Celková dĺžka modernizovaného úseku trate, vrátane zastávok, výhybne a železničných staníc po modernizácii bude 15,921 km. Novou trasou dôjde k skráteniu úseku o 2,821 km. Na Nosickom ostrove bola vybudovaná nová zastávka Nosice. Zastávka Milochovo bola zrušená a ŽST Považská Teplá je prebudovaná na Zastávku.

Hlavné práce prebiehajú na UČS 44 Traťový úsek Púchov - Považská Bystrica.

V rámci uvedenej modernizácie sa budujú dva tunely Diel (dĺžka 1 082m) a Miločov (dĺžka 1 861m). Tunel Diel bol prerazený v máji 2019 a tunel Miločov bol slávnostne prerazený v septembri 2020. V tuneli Diel prebiehajú práce na vystrojení tunela. V tuneli Miločov prebieha betonáž ostenia.

V úseku Púchov - Považská Bystrica boli vybudované hlavné mostné objekty, železničný most nad Nosickou priehradou, most cez Nosický kanál a most cez rieku Váh, buduje sa železničný zvršok, spodok, trakčné vedenie, zabezpečovacie zariadenie a ostatné objekty potrebné pre konštrukciu novej trasy koľajovej cesty. Dňa 16. septembra 2020 bol podľa harmonogramu splnený jeden z mílnikov stavby a časť novej koľaje č. 2 medzi ŽST Púchov a Považská Bystrica bola daná do prevádzky. Následne začali práce na demontáži železničného zvršku na opustenom telese.

Na UČS 45 ŽST Považská Bystrica, UČS 46 Traťový úsek Považská Bystrica – Považská Teplá a UČS 47 ŽST Považská Teplá, prebiehajú dokončovacie práce, odovzdávacie a preberacie konania, predčasné užívania a kolaudácie.

❖ *Zastávka Ivanka pri Dunaji - záchytné parkovisko*

Dňa 23. septembra 2019 bola uzatvorená Zmluva o dielo s dobou výstavby 6 mesiacov odo dňa začatia realizácie diela. Stavba spočíva vo vybudovaní záchytného parkoviska pre motorové vozidlá, so stojiskami pre bicykle, vrátane prislúchajúceho mobiliáru, t. j. oplatenie parkoviska, kamerového a informačného systému. Stavba bola ukončená preberacím protokolom 7. júla 2020.

❖ *Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou - Humenné, projektová dokumentácia*

Cieľom projektu je vytvorenie podmienok pre vznik moderného fungujúceho dopravného systému v nadväznosti na systém integrovanej koľajovej dopravy, ktorý by zabezpečoval dopravnú obslužnosť a prepojenie Košíc na ostatné regióny východného Slovenska. Projekt zahŕňa vypracovanie projektovej dokumentácie na úrovni Dokumentácia pre územné rozhodnutie, Dokumentácia pre stavebné povolenie a Dokumentácia pre realizáciu stavby a súvisiacu inžiniersku činnosť. Na stavbu je vydané právoplatné územné rozhodnutie a dokumentácia na realizáciu stavby (DRS). Predmetná stavba je rozdelená na 8 ucelených častí stavby. V súčasnosti prebieha majetkovoprávne vyrovnanie a inžinierska činnosť k stavebným povoleniam. Bola vydaná časť stavebných povolení.

❖ *Komunikačná infraštruktúra služieb telematiky ŽSR*

Projekt je zameraný na modernizáciu elektronickej komunikačnej siete v lokalitách južnej trasy v úseku Bratislava – Nové Zámky – Zvolen – Plešivec – Košice a v úseku Bratislava – Komárno.

Stavba predstavuje umiestnenie a sprevádzkovanie zariadení a zmodernizovanie elektronickej komunikačnej siete ŽSR s cieľom skvalitnenia a zlepšenia jej technických parametrov v zmysle medzinárodných dohôd a vytvorenie konvergovanej elektronickej komunikačnej siete ŽSR.

Kapitálový transfer

Z rozpočtovej kapitoly MDV SR bolo na základe zmluvy č. 281/AD00/2020 zo dňa 6. marca 2020 o poskytnutí finančných prostriedkov Železnicám Slovenskej republiky zabezpečené financovanie viacerých investičných projektov v čiastke 43 054 tis. EUR. Tieto prostriedky boli alokované nasledovne:

V rámci podprogramu *Výstavba a obnova železničnej siete* v sume 20 330 tis. EUR s nasledovnými najvýznamnejšími akciami:

	<i>v tis. EUR</i>
Rekonštrukcia ozubnice Štrba - Štrbské Pleso	12 010
Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy, 1.etapa (Poprad – Spišská Nová Ves), projektová príprava	4 288
Zvýšenie zab. priecestí, trať. úsek Čadca – Makov, priecestné zabezpečovacie zariadenie v km 21,852 a v km 24,464	1 037
ŽST Kraľovany – ŽST Ľubochňa, rekonštrukcia koľají č. 1, 2	857

Z podprogramu *Mimo spolufinancovanie* boli prijaté prostriedky vo výške 22 724 tis. EUR. Z týchto prostriedkov boli uhradené investičné výdavky projektov, ktoré sú financované z OPII najmä na modernizačnej stavbe Trať Púchov – Žilina, I. etapa, úsek Púchov – Považská Teplá, ktoré nie je možné pre svoju povahu žiadať z prostriedkov Európskej únie.

❖ *Rekonštrukcia ozubnice Štrba - Štrbské Pleso*

Na stavbe bol zdemontovaný železničný zvršok, koľaj s ozubnicovou tyčou a odťažilo sa štrkové lôžko až na pláň železničného spodku, odstránilo sa trakčné vedenie so základmi, zabezpečovacie a oznamovacie zariadenie. Následne sa vybudovali nové základy pre trakčné podpery, nové odvodňovacie priekopy, v miestach neúnosnej pláne sa zriadili nové únosné vrstvy. Boli rozložené podvaly a koľajnice v dĺžke cca 800m. Zrealizovali sa preložky nových káblových vedení. Na Štrbskom Plese bolo zrealizované nové nástupište pre ozubnicu. Osadili sa kotvy pre železničný zvršok. V nástupištnej hale v ŽST Štrba bola odstránená podlaha a koľaj.

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

Modernizácia rieši zvýšenie traťovej rýchlosti na traťovom úseku Poprad – Spišská Nová Ves na traťovú rýchlosť do 160 km/hod. vrátane tak, aby rýchlosť 160km/hod. bola dosahovaná v čo najdlhších úsekoch bez obmedzujúcich skokov. Realizuje sa Dokumentácia pre stavebné povolenie.

❖ *ŽST Kraľovany – ŽST Ľubochňa, rekonštrukcia koľají č. 1, 2*

Išlo o trhacie práce na železničnom zvršku, úprava pláne, prečistenie koľajového kameniva, montáž koľaje č. 1 s podbitím. Zrekonštruovalo sa trakčné vedenie s niektorými novými trakčnými podperami. V železničnej zastávke Stankovany bolo zrealizované nové nástupište s prístreškom pre cestujúcich. Pri koľaji č. 1 sa zrealizovala nová odvodňovacia priekopa a zrekonštruovali sa súvisiace objekty ako sú priepusty, mosty. Zrealizovalo sa nové oznamovacie a zabezpečovacie zariadenie.

Kapitálový transfer - podpora obrany

V rámci medzirezortného podprogramu Podpora obrany bola v zmysle zmluvy č. 563/A410/2020 o poskytnutí finančných prostriedkov z rozpočtovej kapitoly MDV SR alokovaná čiastka 400 tis. EUR. Finančné prostriedky boli pridelené na vybudovanie nakladacieho a vykladacieho priestoru v ŽST Sása Pliešovce a v ŽST Kamenica nad Cirochou.

Nástroj na prepájanie Európy (Connecting Europe Facility – CEF)

V sektore dopravy je cieľom programu CEF vytvoriť nástroj pre realizáciu európskej politiky v oblasti dopravnej infraštruktúry. Zameriava sa najmä na podporu investícií do budovania novej dopravnej infraštruktúry v Európe alebo obnovu a modernizáciu existujúcej dopravnej infraštruktúry. V prípade CEF je dôraz kladený na cezhraničné spojenia na základnej sieti TEN-T a na inovatívne riešenia v doprave.

Jednotlivé projekty programu CEF sú financované v pomere od 73,40 % do 85,00 % z prostriedkov EÚ a od 15,00 % do 26,60 % z prostriedkov spolufinancovanie ŠR. K 31. decembru 2020 Spoločnosť nemala zazmluvnené financovanie časti zo ŠR. Splatné záväzky boli uhradené z vlastných zdrojov.

ŽSR v roku 2020 prijali od Európskej únie platby vo výške 5 386 tis. EUR. Celková výška poskytnutých platieb na investičné akcie k 31. decembru 2020 je 35 894 tis. EUR.

Platby sú viazané na nasledovné projekty:

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

Z prijatých platieb Nástroja na prepájanie Európy (CEF) boli v roku 2020 uhradené peňažné prostriedky najmä na projekty:

	<i>v tis. EUR</i>
Trať Žilina – Košice, úsek Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), 1. etapa (Poprad - Lučivná)	2 785
Trať Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR, úsek Malacky - Kúty	693
Implementácia GSM-R do siete ŽSR, úsek Varín - Košice - Čierna nad Tisou štátna hranica	245

Plán obnovy a odolnosti

Základné ciele plánu obnovy a odolnosti

Plán obnovy a odolnosti je spoločnou reakciou krajín EÚ na silný pokles ekonomiky v dôsledku pandémie ochorenia COVID-19. Kombinácia investícií, reforiem a efektívnych verejných politík umožní krajine začať opäť dobiehať životnú úroveň priemeru EÚ a dosiahnuť významné a udržateľné zlepšenie v kľúčových oblastiach ovplyvňujúcich kvalitu života na Slovensku.

ŽSR sa v druhej polovici roku 2020 aktívne podieľali na príprave zásobníka projektov, ktoré by mohli byť financované z nového európskeho finančného zdroja.

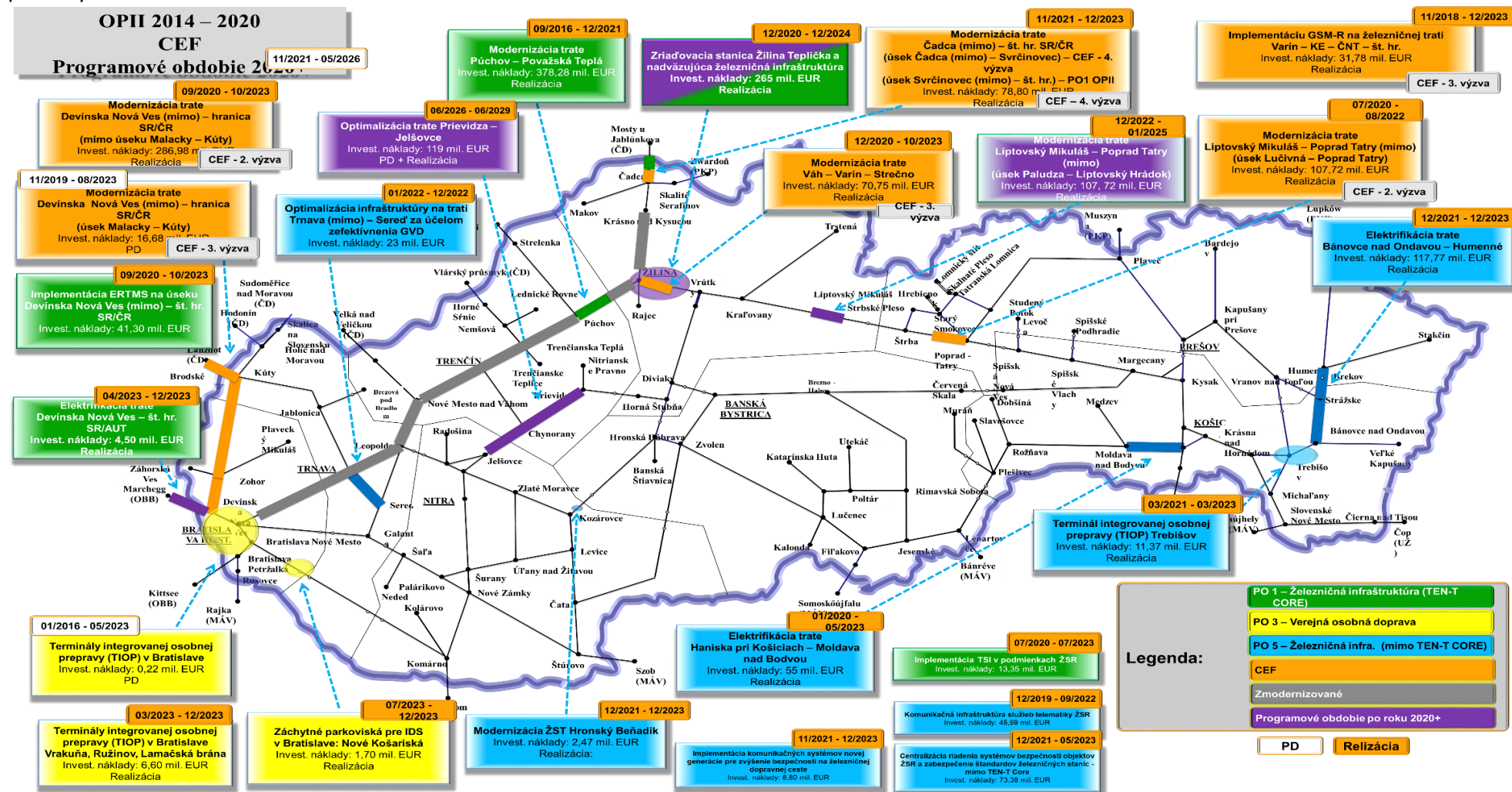
Projekty ŽSR zaradili do troch základných oblastí Plánu obnovy a odolnosti a to

- odstraňovanie úzkych miest v železničnej infraštruktúre,
- uhlíkovo neutrálné investície,
- rozvoj intermodálnej dopravy.

V súčasnosti ŽSR v úzkej koordinácii s Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej republiky finalizujú svoje stanovisko k materiálu v rámci Medzirezortného pripomienkového konania (MPK). Po ukončení MPK bude známy finálny zoznam projektov, ktoré je možné financovať z tohto nástroja a ich realizácia podľa Usmernenia EK zo dňa 17. septembra 2020 musí ukončená tak, aby sa ciele Plánu obnovy a odolnosti dosiahli do konca júla 2026.



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



Ekonomické a finančné ukazovatele

Hospodárenie spoločnosti

ŽSR dosiahli za rok 2020 záporný výsledok hospodárenia. Medziročný vývoj nákladov bol výrazne ovplyvnený vyššími osobnými nákladmi, ktoré vyplynuli z výsledkov kolektívneho vyjednávania pre rok 2020, a to zvýšením tarifnej mzdy zamestnancov o 40 EUR mesačne od 1. januára 2020. Medziročný nárast osobných nákladov je 4,78 %.

<i>Náklady a výnosy (v tis. EUR)</i>	31. decembra 2020	31. decembra 2019
Náklady	516 326	511 592
<i>v tom</i>		
Osobné náklady	286 533	273 472
Amortizácia dlhodobého majetku	81 338	78 166
Spotrebované nákupy	60 006	74 371
Výnosy	501 150	509 285
<i>v tom</i>		
Prevádzková dotácia ZPŽI	326 641	317 344
VH	-15 176	-2 307
Ostatné súčasti komplexného výsledku	1 349	-3 099
Ostatný komplexný výsledok	-13 827	-5 406

Vysporiadanie výsledku hospodárenia ŽSR za rok 2020 sa dodatočne zapracuje v súlade s rozhodnutím Správnej rady ŽSR po predložení a prerokovaní auditovanej účtovnej závierky za rok 2020.

Dlhodobé aktíva tvoria 96 % z celkového objemu aktív. Majetok železničnej infraštruktúry, ktorý ŽSR spravujú v zmysle zákona, bol v účtovnej hodnote 2 890 657 tis. EUR.

<i>Aktíva (v tis. EUR)</i>	31. decembra 2020	31. decembra 2019
Dlhodobé aktíva	3 574 494	3 549 697
<i>v tom:</i>		
Dlhodobý hmotný majetok	3 494 813	3 462 329
Krátkodobé aktíva	149 509	167 496
<i>v tom:</i>		
Krátkodobé pohľadávky z obchodného styku	13 749	14 210
Zásoby	11 220	15 818
Peniaze a peňažné ekvivalenty	102 066	120 006
Spolu aktíva	3 724 003	3 717 193



Vlastné imanie tvorí z celkového objemu pasív 45 %. Dlhodobé záväzky sa zvýšili o 30 775 tis. EUR, čo bolo spôsobené príjmom investičných dotácií k odpisovanému majetku a čerpaním úveru. Krátkodobé záväzky klesli najmä z dôvodu poklesu krátkodobých záväzkov z obchodného styku.

Pasíva (v tis. EUR)	31. decembra 2020	31. decembra 2019
Vlastné imanie	1 665 678	1 679 733
<i>v tom</i>		
Základné imanie	800 170	800 170
Kapitálové fondy	519 611	518 490
Dlhodobé záväzky	1 870 006	1 839 231
<i>v tom</i>		
Úvery, ŠD a dotácie EÚ	1 698 868	1 662 229
Krátkodobé záväzky	188 319	198 229
<i>v tom</i>		
Krátkodobá časť úveru	11 500	10 751
Krátkodobé záväzky z obchodného styku	54 999	67 936
Spolu pasíva	3 724 003	3 717 193

Finančné ukazovatele

	m. j.	31. decembra 2020	31. decembra 2019
Výsledok hospodárenia	<i>v tis. EUR</i>	-15 176	-2 307
Pomerové ukazovatele likvidity			
Bežná likvidita		1,15	1,18
Celková likvidita - priemerná		1,34	1,41
Ukazovatele nákladovosti			
Nákladovosť	%	103,03	100,45
Mzdová náročnosť	%	39,18	36,48
Ukazovatele zadlženosti			
Koeficient samofinancovania	%	81,41	80,99
Celková zadlženosť	%	18,59	19,01
Miera zadlženosti vlastného imania	%	22,84	23,48
Ukazovatele produktivity práce			
Z výnosov	<i>EUR/zam.</i>	36 767	37 384
Z výkonov	<i>vlkm/zam.</i>	3 538	3 840



Majetkové účasti

Spoločnosť	Podiel na ZI (%)
STABILITA, d. d. s., a. s. Košice	55,26
ŽPSV, a. s. Čaňa	41,06
Breitspur Planugs GmbH Viedeň	25,00
HIT RAIL, b. v. Amsterdam (Holandsko)	4,00

- Stabilita je spoločnosť spravujúca fondy doplnkového dôchodkového poistenia,
- ŽPSV Čaňa sa zaoberá výrobou betónových výrobkov, prefabrikátov a konštrukcií pre stavebné účely,
- Breitspur Planungs je spoločnosť pre prípravu širokorozchodnej trate,
- HIT RAIL, b. v. manažuje medzinárodnú dátovú infraštruktúru.

Trvalo udržateľný rozvoj

Bezpečnosť

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.

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 a pridelených OOPP pri práci, dodržiavanie pracovnej disciplíny a ďalšie povinnosti vyplývajúce z vnútorných predpisov, vyhlášok a zákonov. ŽSR vykonávajú komplexné preverky pracovísk na zistenie stavu pracovného prostredia a pracovných podmienok z pohľadu BOZP a posúdenie jeho vplyvu na zdravie zamestnancov na všetkých pracoviskách a zariadeniach ŽSR. V roku 2020 pribudli v zmysle kontrolnej činnosti aj protipandemické opatrenia v rámci šírenia vírusu COVID-19. Zároveň v zmysle zákona o BOZP je povinnosťou 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 zlepšenie stavu BOZP.

Nehody na sieti ŽSR

Druh nehody	31. decembra	31. decembra	Rozdiel Spolu/ŽSR*
	2020 Spolu/ŽSR*	2019 Spolu/ŽSR*	
Zrážka vlaku	19/4	14/2	+5/+2
Vykoľajenie vlaku	4/2	6/2	-2/0
Nehody na priecestiach	36/0	41/0	-5/0
Požiar v KV	11/0	14/0	-3/0
Zranenie osoby spôsobené pohybom KV	94/1	105/0	-11/+1
Nehody pri posune	14/6,5	38/17,5	-24/-11

Následky nehôd

Smrť užívateľov priecestí	8	9	-1
Smrť neoprávnených osôb	72	78	-6
Smrť zamestnancov	1	0	1
Smrť cestujúcich	0	1	-1

* Celkový počet nehôd na tratiach ŽSR / nehody zavinené zariadením alebo zamestnancom ŽSR

Druh pracovného úrazu	31. decembra 2020	31. decembra 2019	Rozdiel
Pracovné úrazy celkom	41	37	4
z toho závažné pracovné úrazy:	4	0	4
smrteľné	3	0	3
ťažká ujma na zdraví	1	0	1
Počet vymeškaných kalendárnych dní	3 562	2 899	663
Počet úrazov na 1 000 zamestnancov	3,008	2,716	0,292
Priemerný počet zamestnancov	13 630,52	13 623,01	7,49

Ochrana životného prostredia

Spoločnosť venuje neustálu pozornosť dodržiavaniu legislatívy v oblasti ekológie a jej aplikácii v prostredí firmy.

Ochrana životného prostredia v prevádzkových podmienkach ŽSR sa týka nasledovných oblastí:

- a) ochrana vôd a vodné hospodárstvo;
- b) odpadové hospodárstvo;
- c) ochrana prírody a krajiny;
- d) ochrana ovzdušia;
- e) ochrana ozónovej vrstvy zeme a ochrana pred účinkami skleníkových plynov;
- f) ochrana zdravia pred účinkami nadmerného hluku a vibrácií (fyzikálne polia);
- g) odstránenie environmentálnych záťaží a environmentálnych škôd;
- h) ochrana pred povodňami.

Je všeobecne známe, že tvorba emisií skleníkových plynov v doprave je determinovaná najzásadnejším faktorom, ktorým je rýchly rast prepravných výkonov ekologicky nepriaznivej cestnej dopravy, s čím súvisí vysoká spotreba fosílnych palív, napriek snahe o zvýšenie pomeru vozidiel s elektrickým pohonom. Nevyhnutným krokom na zvýšenie pomeru vlakovej dopravy a jej priaznivého dopadu na ekológiu krajiny je pokračovanie v elektrifikácii jednotlivých tratí a modernizácii koridorov s celoeurópskym významom v takej miere, aby bolo pre objednávateľov prepravných služieb výhodné prioritizovať vlakovú nákladnú prepravu a aby pre cestujúcu verejnosť bolo cestovanie vlakom voľbou číslo jedna.

Nevyhnutným krokom na zníženie nepriaznivého vplyvu ŽSR na ekológiu krajiny bolo aj v roku 2020 plnenie cieľov aktuálne platných právnych predpisov, dopravnej politiky EÚ a SR, vládnych a rezortných strategických dokumentov zameraných na ochranu životného prostredia.

K zvyšovaniu kvality životného prostredia prispievajú ŽSR aj realizáciou významných opatrení, akými sú najmä:

- zavádzanie nových konštrukčných prvkov, ktoré okrem zvýšenia komfortnosti jazdy koľajových vozidiel a cestujúcich zabezpečia aj minimalizáciu negatívnych vplyvov železničnej prevádzky na okolité prostredie (tlmenie hluku, vibrácií, a i.), ŽSR v súlade s platnou legislatívou SR (zákon č. 2/2005 o posudzovaní a kontrole hluku vo vonkajšom prostredí a o zmene zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 272/1994 Z. z. o ochrane zdravia ľudí v znení neskorších predpisov) v pravidelných intervaloch vypracovávajú štúdie hlukových máp a následne akčných plánov za účelom odstránenia, alebo minimalizovania negatívnych vplyvov na životné prostredie spôsobené železničnou prevádzkou,
- pokračujúci celoplošný zvozový systém nebezpečných odpadov v súlade s platnou legislatívou o odpadovom hospodárstve,
- odvoz a následná biodegradácia nebezpečného odpadu, ktorý vznikol po rekonštrukčných prácach a bol zaradený do kategórie nebezpečných odpadov v zmysle zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Významným prostriedkom na zabezpečenie ochrany životného prostredia je proces posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA/SEA), ktorý možno zároveň pokladať za nástroj politiky na uskutočňovanie trvalo udržateľného rozvoja. ŽSR participovali tiež v procese SEA (posudzovanie vplyvov strategických dokumentov na životné prostredie) počas prípravy mnohých externých strategických dokumentov ešte pred ich schválením.

Uplatňovaním procesu posudzovania (EIA/SEA) dochádza z environmentálneho aspektu, najmä k:

- zabezpečeniu racionálneho a efektívneho využitia prírodných zdrojov,
- identifikácii kľúčových vplyvov a opatrení na ich elimináciu, resp. zmiernenie,
- zabráneniu vážnemu a nevratnému poškodeniu životného prostredia,
- ochrane zdravia a bezpečnosti ľudí a ich majetku.

V roku 2020 bol ukončený proces EIA pre projekt „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), 5. etapa“ vydaním záverečného stanoviska Okresným úradom Liptovský Mikuláš.

Projekty ŽSR, pre ktoré proces EIA prebiehal a v súčasnosti pokračuje:

- Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad - Tatry (mimo), 2., 3., 4. etapa,
- Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Krompachy (mimo) – Kysak,
- Dopravný uzol Bratislava – vetva ZÁPAD (Zámer podaný v decembri 2020),
- Dopravný uzol Bratislava – vetva VÝCHOD (prebieha príprava dokumentácie pre podanie Zámeru),
- ďalšie projekty komplexnej rekonštrukcie prvkov ŽI.

Hodnotenie vplyvov na životné prostredie je rovnako súčasťou štúdií realizovateľnosti, v ktorých sú identifikované možné vplyvy jednotlivých navrhovaných alternatív na životné prostredie. Toto hodnotenie bolo v roku 2020 spracované v rámci štúdie „Elektrifikácia a optimalizácia trate Zvolen – Fiľakovo“ a je pripravované aj v rámci štúdie „Zvýšenie priepustnosti trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno“.



Opatrenia na zníženie nepriaznivého dopadu ŽSR na životné prostredie

V roku 2020 sa pokračovalo v riešení geologickej úlohy - environmentálnej záťaže sanáciou horninového podložia a podzemných vôd v Čiernej nad Tisou - prevádzkovanie hydraulickej ochrany a monitoringu podzemných vôd.

Oblasť ochrany ovzdušia

V zmysle zákonných povinností boli pre sledované obdobie vypočítané a príslušnými orgánmi ochrany ovzdušia odsúhlasené poplatky za znečisťovanie ovzdušia strednými zdrojmi znečisťovania.

Prehľad ekologických havárií

V roku 2020 bolo v pôsobnosti ŽSR celkom zaznamenaných 19 únikov znečisťujúcich látok, ktoré boli na mieste odstránené.

Ľudské zdroje

Vývoj zamestnanosti v roku 2020 bol ovplyvnený najmä dôsledkami epidémie COVID-19. Evidenčný počet zamestnancov v porovnaní s predchádzajúcim obdobím má nepatrne klesajúci charakter, priemerný prepočítaný evidenčný počet zamestnancov v roku 2020 predstavuje mierny nárast.

Vývoj zamestnanosti	31. decembra 2020	31. decembra 2019	Rozdiel (2020 - 2019)	Rozdiel v %
Evidenčný počet zamestnancov k 31.12.	13 704	13 716	-12	-0,09
Priemerný prepočítaný počet zamestnancov	13 630,52	13 623,01	7	0,05

Z celkového počtu zamestnancov ŽSR je 76 % mužov a 24 % žien. V roku 2020 skončilo pracovný pomer 820 zamestnancov a 737 zamestnancov bolo prijatých do pracovného pomeru. Zamestnanci odchádzali prevažne dohodou a do dôchodku. Miera fluktuácie za rok 2020 je 1,13 %.

Veková štruktúra	31. decembra 2020	% podiel	31. decembra 2019	% podiel
do 20 rokov	33	0,24	23	0,17
20 - 29 rokov	1 185	8,65	1 178	8,59
30 - 39 rokov	1 991	14,53	1 957	14,27
40 - 49 rokov	3 883	28,33	4 063	29,62
50 - 59 rokov	5 228	38,15	5 263	38,37
nad 60 rokov	1 384	10,10	1 232	8,98
Celkom	13 704	100,00	13 716	100,00

Priemerný vek zamestnancov ŽSR bol 47,65 rokov. Zvýšený počet zamestnancov nad 60 rokov je následkom postupného zvyšovania dôchodkového veku v SR.

Vzdelanostná štruktúra	31. decembra 2020	% podiel	31. decembra 2019	% podiel
Základné vzdelanie	278	2,03	296	2,16
Stredné vzdelanie	3 332	24,31	3 409	24,85
Úplné stredné vzdelanie	7 515	54,84	7 456	54,36
Vysokoškolské vzdelanie	2 579	18,82	2 555	18,63
Celkom	13 704	100,00	13 716	100,00

Vo vzdelanostnej štruktúre zamestnancov ŽSR nedošlo k výraznej zmene v percentuálnom porovnaní. V rámci „Adaptačného programu absolventov vybraných škôl“ bolo prijatých 39 absolventov.

Nábor zamestnancov

Prioritou náboru aj v roku 2020 bolo obsadzovanie prevádzkových pracovných pozícií pre personálne najviac oslabené Oblastné riaditeľstvo Trnava. Počas prvého polroka boli činnosti náboru

upriamené na propagáciu ŽSR, Absolventského programu ŽSR a prevádzkových profesií pre cieľovú skupinu študentov končiacich ročníkov stredných a vysokých škôl. Podľa požiadaviek organizačných jednotiek ŽSR a v spolupráci so strednými a vysokými školami boli pracovné ponuky zverejňované pre študentov priamo na webových stránkach škôl, alebo prostredníctvom fakultných mailov.

Osvedčeným nástrojom získania zamestnancov v rámci ŽSR ostáva elektronická inzercia pracovných ponúk, pričom najkvalitnejšiu vzorku uchádzačov prináša pracovný portál Profesia.sk. Veľkým prínosom je aj online dotazník sekcie Kariéra na webovej stránke ŽSR a portál Istp.sk, ktorý spravuje ÚPSVaR.

Forma tlačovej inzercie bola využívaná najmä v jarných a jesenných špeciáloch najčítanejších denníkov zameraných na prácu a zamestnanie, so zameraním na Bratislavský, Trnavský a Nitriansky kraj aj v regionálnych týždenníkoch.

Zvýšený záujem uchádzačov o prevádzkové profesie ŽSR v roku 2020 súvisel predovšetkým s nepriaznivými dopadmi pandémie na viaceré sektory hospodárstva, ktoré posunuli stabilitu firiem v rebríčku benefitov na prvé miesta. Napriek tomu naďalej absentuje u uchádzačov technické či dopravné vzdelanie alebo nadobudnutá prax tohto charakteru.

Duálne vzdelávanie a štipendijný program

V roku 2020 ukončilo štúdium v systéme DV na ŽSR 25 žiakov, z ktorých 21 uzatvorilo pracovnú zmluvu so ŽSR na pozíciu, pre ktorú sa pripravovali počas svojho štúdia. V súčasnosti sú títo absolventi pred ukončením získania príslušnej odbornej spôsobilosti. Aj napriek situácii spôsobenej epidemiou COVID-19, ktorá znemožnila realizáciu náborových aktivít, sme v roku 2020 uzatvorili 24 zmlúv (17 do systému DV a 7 do ŠP) so žiakmi a študentmi, ktorí úspešne splnili podmienky lekárskej prehliadky a psychologického rozhovoru. Oproti roku 2019 je to pokles o viac ako 50%. V súčasnosti študuje v systéme DV na ŽSR 104 žiakov.

V štipendijnom programe ŽSR, ktorý vznikol ako nástroj na oslovenie a získanie žiakov SOŠ, ktorí nemohli alebo nemôžu vstúpiť do systému DV, či už pre svoj vek alebo pre typ školy, ukončili vzdelávanie v roku 2020 prví štyria žiaci, ktorí uzatvorili pracovnú so ŽSR v zmysle záväzku zo štipendijnej zmluvy. V štipendijnom programe ŽSR pre stredné školy aktuálne študuje 20 žiakov.

Od akademického roku 2016/17 majú študenti katedry železničnej dopravy možnosť získať odbornú spôsobilosť na pozíciu výpravca už počas bakalárskeho štúdia. Túto možnosť ponúkame všetkým študentom ale aj pedagogickým pracovníkom bezplatne po splnení psychickej a zdravotnej spôsobilosti na základe našej zmluvnej spolupráce so Žilinskou univerzitou. Štipendijný program pre vysoké školy vznikol s cieľom zmluvne podchytiť perspektívnych odborníkov pre oblasť dopravy a správy železničnej infraštruktúry na ŽSR.

V roku 2020 sme uzatvorili štipendijné zmluvy s tromi študentami fakulty PEDAS, ktorí v priebehu tohto roka získajú odbornú spôsobilosť. V štipendijnom programe ŽSR pre vysoké školy v súčasnosti študuje 12 študentov.

Prechod na dištančnú formu vzdelávania na všetkých vysokých školách na Slovensku spôsobil, že v súčasnosti evidujeme už dvoch študentov, ktorí popri dennom štúdiu s našou podporou v štipendijnom programe majú uzatvorenú aj pracovnú zmluvu a vykonávajú profesiu výpravca.

Celkovo vo vzdelávacích programoch ŽSR študuje 136 žiakov a študentov na piatich stredných odborných školách, 3 stredných priemyselných školách a Žilinskej univerzite.

Odmeňovanie a zamestnanecké benefity

Podľa prijatého Dodatku č. 1 Kolektívnej zmluvy ŽSR 2019 – 2020 bola s účinnosťou od 1. januára 2020 zvýšená tarifná mzda zamestnancov mesačne o 40 EUR. Dodatkom č. 2 KZ boli v súlade so zvýšením minimálnej mzdy na 580 EUR zvýšené najmä mzdové zvýhodnenia za nočnú prácu a za prácu v sobotu a v nedeľu. Objem mzdových príplatkov a zvýhodnení v roku 2020 dosiahol 16,15 mil. EUR, čo predstavuje zvýšenie o 10,2 % v porovnaní s rokom 2019.

Vývoj čerpania mzdových nákladov bol značne ovplyvnený mimoriadnou situáciou v súvislosti s protiepidemickými opatreniami COVID-19. Objem nadčasovej práce v roku 2020 sa znížil o 188 tis. hod. Zároveň objem hodín dočasnej PN a OČR vzrástol o 223 tis. hod. Priemerná mzda ŽSR za rok 2020 dosiahla 1 200,30 EUR, čo je o 63,96 EUR viac v porovnaní s rokom 2019.

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

- zníženie týždenného fondu pracovného času na 36 hodín bez zníženia mzdy (pre vybrané profesie),
- uplatnenie pružného pracovného času v súlade so Zákonníkom práce,
- pracovné voľno s náhradou mzdy za účelom vyšetrenia, ošetrovania zamestnanca v zdravotníckom zariadení, sprevádzania rodinného príslušníka do zdravotníckeho zariadenia a zlepšenia starostlivosti o rodinu,
- poskytovanie náhrad mzdy pri práceneschopnosti počas 10 dní vo výške 60% denného vymeriavacieho základu,
- príspevok na doplnkové dôchodkové sporenie v tzv. III. Pilieri,
- príspevok na životné poistenie DYNAMIK Ž,
- cestovné výhody vnútroštátne a zahraničné pre zamestnancov aj pre ich rodinných príslušníkov,
- rekondičné pobyty pre vybrané prevádzkové profesie,
- odmeny pri životných jubileách a odchode do dôchodku v závislosti od odpracovaných rokov,
- 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 2020 si rôzne ocenenia Ministra dopravy a výstavby SR prevzalo 27 zamestnancov ŽSR:

Pocta Ministra dopravy a výstavby SR	13 ocenených
Titul ministra dopravy a výstavby SR - Zaslúžilý zamestnanec dopravy	14 ocenených

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.

Výskum a vývoj

Náklady na úlohy výskumu a vývoja

Prevádzkové procesy (v tis. EUR)	31. decembra 2020	31. decembra 2019
- náklady na výskum	283	39
- náklady na vývoj	27	16
Celkom	310	55

Najvýznamnejšie úlohy ukončené a riešené v roku 2020:

- štúdia vhodnosti použitia kompozitných podvalov na sieti ŽSR,
- štúdia systémovej inovácie znižovania hluku pri prevádzkovaní železničných nákladných vozňov v SR,
- bezdrôtový prenos prevádzkových stavov reléových PZZ na vedľajších tratiach,
- použitie systému zabezpečenia automatického varovania pracovnej skupiny v podmienkach ŽSR – štúdia,
- video inšpekcia železničného zvršku a okolia železničnej trate – štúdia,
- preskúmanie výkonnosti striedavej siete a možností jej zvýšenia.

Ďalšie úlohy riešili problematiku v oblasti skúšobníctva, diagnostiky a implementácie legislatívy EÚ a Slovenskej republiky do praxe ŽSR.

Riziká a neistoty

Riadenie rizík na ŽSR

Riadenie rizík je sústavná systematická a metodická činnosť organizovaná a koordinovaná odborom interného auditu. Interný audit nezávisle a objektívne preveruje, vyhodnocuje a zdokonaľuje pracovné procesy a postupy, riadiace a kontrolné systémy ŽSR. Odbor interného auditu je organizačne začlenený v úseku generálneho riaditeľa.

S cieľom efektívneho naplňovania definovaných strategických cieľov ŽSR, je na ŽSR 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 zabezpečiť bezpečnú a bezporuchovú prevádzku železničnej infraštruktúry. Medzi tieto riziká patrí napr. porušenie predpisových ustanovení prevádzkovými zamestnancami, nehody a mimoriadnosti, nedodržané technologické postupy práce staníc a traťových úsekov. Ide o riziká stredného až vysokého významu, na ktoré sú však prijaté opatrenia na elimináciu rizík od jednorazových až po procesné. K dopravným rizikám ešte patrí riziko neplnenia požiadaviek dopravcov pri tvorbe/zmene GVD ako aj neatraktívne produkty a služby v zmysle podmienok prístupu na ŽI. V oblasti železničnej infraštruktúry sú z dôvodu nedostatku finančných prostriedkov na opravu a údržbu, a problémov pri verejnom obstarávaní prijímané dopravné opatrenia (napr. znižovanie rýchlosti), ktoré sú kritizované zákazníkmi – dopravcami a cestujúcou verejnosťou.

Finančné riziko

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

Spoločnosť je závislá od nepretržitej pomoci štátu vo forme pridelených dotácií zo štátneho rozpočtu. Štát sa spolupodieľa na financovaní bežných i kapitálových výdavkov ŽSR prostredníctvom rozpočtovej kapitoly MDV 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 EÚ. 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 hore uvedené riziká, situáciu v oblasti riadenia rizík neustále monitoruje a svojimi predikciami, ako aj ex post analýzami, sa snaží zabezpečiť kredibilitu, dôveryhodnosť a dlhodobú finančnú stabilitu Spoločnosti.

Riziká v oblasti ľudských zdrojov

Získavanie zamestnancov do prevádzkových profesií je naďalej zložité predovšetkým v Bratislavskom a Trnavskom kraji. Nedostatok zamestnancov s elektrotechnickou kvalifikáciou je na ŽSR celoslovenským problémom.

Intenzívny cielený nábor je naďalej zameraný predovšetkým na obsadenie voľných typových pozícií v nosných prevádzkových profesiách. Nábor je zameraný aj na získavanie čerstvých absolventov škôl dopravného a technického smeru. Cieľom absolventského programu je nábor a výber absolventov podľa aktuálnych potrieb ŽSR a vytváranie podmienok pre systematickú prípravu na výkon profesií, kde sa plánuje odchod zamestnancov do dôchodku.

Napriek tomu, že v roku 2020 bolo prihlásených 4 191 uchádzačov o zamestnanie, bolo do pracovného pomeru v prevádzkových profesiách prijatých len 687 uchádzačov. Väčšina uchádzačov nespĺnila psychickú a zdravotnú spôsobilosť. Niektorí odstúpili, keď sa dozvedeli o vysokej náročnosti a zodpovednosti práce v prevádzke ŽSR.

Riziká v oblasti informačných technológií a kybernetickej bezpečnosti

K významným rizikám v oblasti informačných technológií patrí zneužitie, poškodenie, strata dát a možné narušenie funkčnosti dôležitých informačných systémov. Tieto riziká sú eliminované rôznymi opatreniami ako sú aktualizácie antivírusovej ochrany, aktualizácie operačných systémov, riadená správa aplikácií, serverov a sietí, aplikovanie bezpečnostných záplat, vykonávanie externých penetračných testov v pravidelných intervaloch. Dôležitým faktorom na elimináciu rizík je pravidelné preskúmavanie bezpečnostnej politiky KIS ŽSR a systému riadenia informačnej bezpečnosti ŽSR.

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

- oznamovacej a zabezpečovacej techniky,
- železničnej energetiky,
- distribúcie elektriny,
- prevádzky kritickej infraštruktúry.

V súlade s organizačným poriadkom ŽSR je informačná bezpečnosť vrcholovo riadená VOJ ŽSR Železničné telekomunikácie, ktoré zabezpečujú komplexnú ochranu údajov a systémovú ochranu komunikačných, informačných systémov a technológií v zmysle platných zákonov a noriem a metodicky riadia a kontrolujú oblasť informačnej a kybernetickej bezpečnosti na ŽSR.

Protikorupčné opatrenia a Etický kódex

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

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

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

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

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

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

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

- vytvoriť prostredie, v ktorom sa zdôrazňuje ochrana verejného záujmu a odmieta korupčné konanie,
- identifikovať a odstraňovať korupčné riziká vrátane odhaľovania korupčných schém a zlepšiť povedomie o korupčných rizikách,
- zvyšovať povedomie o korupcii, aktivizovať protikorupčné správanie a konanie zamestnancov,
- dodržiavať princípy transparentnosti, hospodárnosti, efektívnosti, nediskriminácie, rovnakého zaobchádzania, proporcionality a to osobitne,
- budovať a posilňovať dôveru verejnosti (vrátane vlastných zamestnancov, obchodných partnerov, tretie osoby – záujemcov, uchádzačov v procese verejného obstarávania a osobitne každého oznamovateľa korupčného správania) v to, že ŽSR vnímajú boj proti korupcii nielen ako iba formálne prihlásenie sa k riešeniu celospoločenskému problému,
- zabrániť vzniku korupčných rizík, zmenšiť ich a odstrániť pri nakladaní s dotáciami, pri využívaní prostriedkov z fondov EÚ 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 roku 2020 bol na ŽSR prijatý nový Etický kódex ŽSR, ktorý nahradil Etický kódex zamestnanca ŽSR zo dňa 29. januára 2005. Etický kódex ŽSR 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. 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.

Udalosti v spoločnosti

Medzinárodná spolupráca

ŽSR sú členom viacerých medzinárodných organizácií a zoskupení:

- CER – Spoločenstvo európskych železníc a infraštruktúrnych spoločností

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

- UIC – Medzinárodná železničná únia

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

- RNE – Združenie európskych manažérov infraštruktúry

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

- OSŽD – Organizácia pre spoluprácu železníc

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

- G4 – združenie železničných organizácií krajín južnej a východnej Európy,
- V4 – združenie železničných organizácií krajín Višegrádskej štvorky

Obe združenia zabezpečujú spoluprácu medzi železničnými organizáciami v rámci príslušných regiónov.

- RFC – Koridory železničnej nákladnej dopravy

Hlavným cieľom koridorov je uľahčiť konkurencie schopnosť 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 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“, ktorý bol na konci roka premenovaný a činnosti presunuté z pôvodne zriadeného „Československého“, ktorý je jeho vetvou
- 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.

Z dôvodu pandémie COVID-19 sa v roku 2020 prezenčnou formou uskutočnilo veľmi malé množstvo medzinárodných konferencií, seminárov, školení, výstav, rokovaní a iných stretnutí, ktorých cieľom bola podpora a rozvoj železničnej dopravy, vzájomná spolupráca a výmena skúseností na úrovni jednotlivých manažérov železničnej infraštruktúry, štátnych orgánov (ministerstvá, regulačné úrady, Európska komisia) a aj na úrovni ostatných účastníkov železničného trhu (dopravcovia, operátori kombinovanej dopravy, logistické spoločnosti, terminály). Vo väčšej miere sa začali využívať web-konferencie, ktoré do určitej miery ukázali záujem o takto organizované podujatia. Zároveň sa preukázali isté technické nedostatky pri používaní viacerých komunikačných platforiem s rôznymi technickými požiadavkami, pri ktorých sa niekedy nebolo možné pripojiť k príslušnej aktivite.

Hlavné udalosti roka 2020

Január

V súlade s dodatkom Kolektívnej zmluvy ŽSR sa od januára 2020 zvýšila tarifná mzda všetkých zamestnancov mesačne o sumu 40 EUR. V súlade s dodatkom prišlo k zmenám v oblasti odmeňovania, doplnkového dôchodkového sporenia a životného poistenia.

Na Generálnom riaditeľstve ŽSR v Bratislave sa 23. januára uskutočnilo pracovné stretnutie vedenia Asociácie železničných dopravcov Slovenska (AROS – Association of Railways Operators of Slovakia) s generálnym riaditeľom ŽSR Igorom Polákom. Vedenie ŽSR privítalo aktivity asociácie a bola dohodnutá úzka spolupráca medzi ŽSR a AROS na spoločných témach a problémoch. ŽSR slávnostne odovzdali simulátor riadenia železničnej dopravy Strednej priemyselnej školy dopravnej v Trnave.

Február

Rail Net Europe (RNE) - Spoločnosť európskych manažérov infraštruktúry a Forum Train Europe (FTE), podporované Európskou asociáciou nákladnej železničnej dopravy (ERFA), otvorili projekt TTR (Timetabling and Capacity Redesign) - Redizajn medzinárodného cestovného poriadku a pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry. Cieľom TTR je harmonizácia pridelovania kapacity ŽI a zlepšenie európskeho systému cestovného poriadku v železničnej doprave s cieľom výrazne zvýšiť konkurencieschopnosť železničnej dopravy.

Marec

Vo výstavisku Incheba Expo Bratislava sa v dňoch 4. – 5. marca uskutočnil 11. ročník veľtrhu pracovných príležitostí. ŽSR sa veľtrhu zúčastnili s cieľom prezentovať Spoločnosť, priblížiť uchádzačom predmet jej činnosti, ponuku voľných pracovných pozícií a tiež zaujať poskytovanými zamestnaneckými benefitmi. Na ŽSR v mesiaci marec dominovala najmä téma preventívnych opatrení súvisiacich so spomalením a eliminovaním ochorenia COVID-19. Zároveň bol aktivovaný krízový štáb, ktorý priebežne monitoruje a vyhodnocuje situáciu a prijíma opatrenia v súlade s rozhodnutiami vlády. Kvôli zavádzaniu opatrení súvisiacich so zamedzením šírenia pandémie COVID-19 pristúpili ŽSR 14. marca k mimoriadnej zmene grafikonu verejnej dopravy na území Slovenska. Na základe uznesenia vlády bola vtedy vyhlásená mimoriadna situácia za účelom eliminácie prenosu vírusu COVID-19. Zrušila sa medzinárodná preprava a upravili sa vnútroštátne spoje.

Apríl

Správna rada ŽSR na návrh ministra dopravy a výstavby Slovenskej republiky Andreja Doležala odvolala generálneho riaditeľa ŽSR Igora Poláka. Následne bol za nového generálneho riaditeľa vymenovaný Miloslav Havrila.

Máj

Od 10. mája väčšina vnútroštátnych vlakov premáva podľa pôvodného grafikonu verejnej dopravy 2019/2020 pred krízovej situácie.

Jún

11. júna ŽSR podpísali zmluvu s úspešným uchádzačom verejného obstarávania na modernizáciu v úseku Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), 1. etapa (Poprad – Lučivná). Projekt rieši modernizáciu železničnej trate v úseku Poprad – Lučivná na rýchlosť do 160 km/hod. V sobotu, 27. júna si mohli Bratislavčania a návštevníci hlavného mesta vyskúšať jazdu mimoriadnym parným vlakom na podujatí s názvom Prvý parný deň. Ten v doobedňajších hodinách spojil železničné stanice Hlavná stanica, Lamač, Nové Mesto a Petržalka so Železničným múzeom. Poobede sa parný vlak vybral na cestu do Pezinka a späť.

Júl

Generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila a zástupcovia ministerstva dopravy a výstavby SR 1. júla slávnostne ukončili stavbu záchytného parkoviska v Ivanke pri Dunaji. Parkovisko má kapacitu 158 parkovacích miest a jeho súčasťou je aj stojisko pre 80 bicyklov.

6. júla sa začali práce na ozubnici medzi Štrbou a Štrbským Plesom. Práce sa zrealizujú s cieľom rekonštrukcie železničného zvršku, železničného spodku a odvodnenia ozubnicovej elektrifikovanej trate. Rekonštrukcia sa dotkne aj nástupísk v ŽST Štrba, Štrbské Pleso a v zastávke Tatranský Lieskovec. Obnoví sa osvetlenie, podlaha vstupnej haly v ŽST Štrba, priechody pre chodcov a oporné múry.

August

ŽSR pristúpili ku komplexnej rekonštrukcii 1. traťovej koľaje na trati Kraľovany – Ľubochňa. Predmetnou rekonštrukciou sa dosiahne vyšší kvalitatívny štandard osobnej i nákladnej dopravy, zaistenie bezpečnosti železničnej dopravy a zníženie rozsahu údržby železničného zvršku.

September

7. septembra bol slávnostne prerazený železničný tunel Miločov. Tunel pod vrchom Stavná je dvojkoľajný a jednorúrovňový s celkovou dĺžkou 1 861 metrov. Je súčasťou železničnej trate Púchov – Považská Bystrica, ktorej modernizácia predstavuje najväčšiu investíciu v histórii samostatných železníc.

Za účasti ministra dopravy a výstavby SR Andreja Doležala bola 9. septembra podpísaná zmluva na modernizáciu železničnej trate Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR. Špecifickým cieľom projektu je napojenie modernej bezpečnej železničnej infraštruktúry SR na európsku dopravnú sieť, čím sa zabezpečí prepojitelnosť európskych regiónov modernou a kvalitnou sieťou v súlade s medzinárodne dohodnutými požadovanými technickými parametrami. ŽSR od 17. septembra „presmerovali“ železničnú dopravu v úseku medzi stanicami Púchov a Považská Bystrica na nový traťový úsek cez viadukt a tunel Diel.

18. septembra sa v priestoroch Divadla J. G. Tajovského vo Zvolene stretlo 52 ocenených železničiarov, aby si za vynikajúce pracovné výsledky a mimoriadne schopnosti, prínos či za záslužný čin prevzali ocenenie a spoločne s ostatnými hosťami oslávili Deň železničiarov. Rovnako 18. septembra, za účasti ministra dopravy a výstavby, Andreja Doležala, sa uskutočnilo na železničnej stanici vo Svite slávnostné poklepanie základného kameňa na modernizácii trate Poprad – Lučivná. Ide o prvú etapu plánovanej modernizácie úseku Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry v rámci železničnej trate Žilina – Košice.

27. septembra sa v NŽST Komárno zriaďovacia stanica vykoľajil nákladný vlak. Pri nehode prišlo k úplnému poškodeniu a zničeniu troch kilometrov železničného zvršku a štyroch výhybiek medzi NŽST Komárno zriaďovacia stanica a Chotín.

Na železničnej trati medzi NŽST Sekule – Veľké Leváre sa 28. septembra vykoľajil nákladný vlak na 1. traťovej koľaji. V dôsledku nehody došlo k poškodeniu železničného zvršku v približne 9- kilometrovom úseku.

Október

V súvislosti s vyhlásením núdzového stavu dopravca Leo Express zastavil dopravu a zrušil svoje pravidelné vlakové spoje s Českou republikou od 22. októbra do 12. decembra 2020 a Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. obmedzila dopravu vlakov na úsekoch Budapest Nyug. – Brno hl. n. a Púchov – Olomouc hl. n.

Kvôli protipandemickým opatreniam sa neuskutočnila plánovaná oslava 40. výročia od momentu, kedy bola slávnostnou jazdou parného vlaku z Bratislavy cez Galantu a Trnavu do Leopoldova, ťahaného parným rušňom 556.036, ukončená pravidelná prevádzka parných rušňov na Slovensku.

Dňa 12. októbra bol oficiálne spustený koridor železničnej nákladnej dopravy RFC9 Rýn – Dunaj, ktorý vznikol rozšírením pôvodného koridoru RFC9 Česko-slovenský.

November

ŽSR podpísali zmluvu o dielo na projekt „ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“. Modernizácia uzla Žilina prináša okrem pozitívnych vplyvov na železničnú dopravu zásadné zmeny v dopravnom riešení celého mesta a jeho okolia. Zmeny sa dotýkajú všetkých ostatných druhov dopravy, predovšetkým z pohľadu dosahu na dopravnú infraštruktúru po výstavbe, ale veľmi výrazne do organizácie dopravy v meste zasiahne vlastná modernizácia a zásadné obmedzenia počas jej realizácie.

December

Železnice Slovenskej republiky a Odborové združenie železničiarov podpísali 15. decembra novú Kolektívnu zmluvu ŽSR na roky 2021 - 2023. V súčasnej situácii nebolo možné dohodnúť sa na navýšení tarifných miezd. Zmluvné strany sa na tejto skutočnosti dohodli vzhľadom na ekonomickú situáciu a finančné možnosti podniku v zložitej situácii súvisiacej s koronakrízou. Odmeňovanie zamestnancov pre roky 2022 a 2023 bude v nasledujúcom období riešené v samostatných dodatkoch kolektívnej zmluvy.

Pre cestujúcich na trati Komárno – Bratislava-Nové Mesto predĺžili ŽSR z vlastných zdrojov nástupištia v Kvetoslavove o 30 metrov. Nástupištná hrana sa tak upravila z pôvodných 120 metrov na súčasných 150 metrov.

Udalosti, ktoré nastali po roku 2020

Rok 2021 bol vyhlásený za Európsky rok železníc Rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/2228 z 23. decembra 2020. Všeobecným cieľom Európskeho roka je podnietiť a podporiť úsilie Únie, členských štátov, regionálnych a miestnych orgánov a iných organizácií zvýšiť podiel cestujúcich a nákladu v železničnej doprave. Špecifickými cieľmi Európskeho roka sú:

- podporiť železničnú dopravu,
- vyzdvihnúť európsky a cezhraničný rozmer železničnej dopravy,
- zvýšiť prínos železničnej dopravy k hospodárstvu a priemyslu,
- prispieť k propagácii železničnej dopravy,
- propagovať atraktívnosť povolania v oblasti železničnej dopravy a atď.

ŽSR 9. februára 2021 uzatvorili so Slovenskou republikou v zastúpení MDV SR Dodatok č. 10 k Zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2017 - 2021. Predmetom Dodatku č. 10 je nastavenie finančných a prevádzkových ukazovateľov do platnej ZPŽI pre rok 2021.

Dňa 4. marca 2021 došlo k zápisu zmeny údajov v rakúskom obchodnom registri o spoločnosti Breitspur Planungsgesellschaft mbH (BPG), čím došlo k zmene výšky vkladu do základného imania z 3 025 tis. EUR na 5 000 tis. EUR.

Rok 2020 a celý svet bol negatívne ovplyvnený šírením vírusu COVID-19. V roku 2021 tento nepriaznivý vplyv na hospodárenie Spoločnosti pokračuje.

Dňom 7. marca 2021 z dôvodu neustále pretrvávajúcej pandémie COVID-19, zákazu vychádzania a zníženia dopytu po vlakovej doprave vydalo MDV SR pokyn k optimalizácii ponuky vlakovej dopravy. Spoločnosť predpokladá zníženie tržieb za prístup k železničnej infraštruktúre, avšak rozsah zníženia k dnešnému dňu nie je možné kvalifikovať, nakoľko nevieme odhadnúť, dokedy bude táto situácia pokračovať.

Manažment spoločnosti a zriaďovateľ MDV SR monitorujú dopady a podniknú všetky možné kroky na zmiernenie negatívnych účinkov na spoločnosť a jej zamestnancov. Akýkoľvek negatívny vplyv resp. straty, zahrnie účtovná jednotka do účtovníctva a účtovnej závierky v roku 2021.



Individuálna účtovná závierka

zostavená v súlade s Medzinárodnými štandardmi pre finančné výkazníctvo v znení prijatom EÚ za rok končiaci sa 31. decembra 2020



OBSAH

	Strana
Výkaz finančnej pozície	51
Výkaz komplexného výsledku	52
Výkaz zmien vlastného imania	53
Výkaz peňažných tokov	54
Poznámky k individuálnej účtovnej závierke	55



VÝKAZ FINANČNEJ POZÍCIE

	Pozn.	31. decembra 2020	31. decembra 2019
AKTÍVA			
DLHODOBÉ AKTÍVA			
Dlhodobý hmotný majetok	4	3 494 813	3 462 329
Investičný nehnuteľný majetok	5	31 089	33 450
Dlhodobý nehmotný majetok	6	22 364	29 453
Finančné investície	7	7 624	5 649
Dlhodobé pohľadávky	8	18 604	18 816
Dlhodobé aktíva spolu		3 574 494	3 549 697
KRÁTKODOBÉ AKTÍVA			
Zásoby	9	11 220	15 818
Krátkodobé pohľadávky z obchodného styku	10	13 749	14 210
Ostatné pohľadávky a aktíva	11	22 474	17 462
Peniaze a peňažné ekvivalenty	12	102 066	120 006
Krátkodobé aktíva spolu		149 509	167 496
AKTÍVA CELKOM		3 724 003	3 717 193
VLASTNÉ IMANIE A ZÁVÄZKY			
VLASTNÉ IMANIE			
Základné imanie		800 170	800 170
Kapitálové fondy		519 611	518 490
Zákonný rezervný fond		19 597	21 904
Zisk minulých rokov		341 476	341 476
Strata		-15 176	-2 307
Akumulovaný zisk		326 300	339 169
Vlastné imanie spolu	13	1 665 678	1 679 733
DLHODOBÉ ZÁVÄZKY			
Úvery	3,14	100 477	96 990
Štátne dotácie a dotácie EÚ	15	1 598 391	1 565 239
Rezervy a časové rozlíšenie	16,17,18	69 209	71 661
Odložený daňový záväzok	38	54 754	55 184
Ostatné dlhodobé záväzky	19	47 175	50 157
Dlhodobé záväzky spolu		1 870 006	1 839 231
KRÁTKODOBÉ ZÁVÄZKY			
Krátkodobé úvery vrátane krátkod. časti dlhodob. úverov	3,14	11 500	10 751
Krátkodobá časť štátnych dotácií a dotácií EÚ	15	65 619	63 740
Krátkodobé záväzky z obchodného styku	20	54 999	67 936
Záväzky voči verejnoprávnym inštitúciám	21	11 238	10 891
Ostatné záväzky	22	37 401	36 930
Rezervy a časové rozlíšenie	16,17,18	7 562	7 981
Krátkodobé záväzky spolu		188 319	198 229
VLASTNÉ IMANIE A ZÁVÄZKY CELKOM		3 724 003	3 717 193

Účtovné zásady a poznámky sú neoddeliteľnou súčasťou účtovnej závierky

VÝKAZ KOMPLEXNÉHO VÝSLEDKU

	Pozn.	31. decembra 2020	31. decembra 2019
VÝNOSY			
Prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	23	71 106	76 323
Dotácia na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	24	326 641	317 344
Prevádzkovanie a koncesie TIP	25	5 049	3 159
Elektrická energia	26	65 620	75 081
Telekomunikačné služby a informatika	27	5 258	5 243
Výnosy z majetku	28	9 642	12 388
Ostatné výnosy	29	15 926	19 747
Výnosy spolu		499 242	509 285
PREVÁDZKOVÉ NÁKLADY			
Materiál	31	-23 666	-30 357
Energie	32	-77 090	-86 979
Služby	33	-36 340	-44 014
Osobné náklady	34	-286 533	-273 472
Odpisy a opravné položky k dlhodobému majetku	35	-81 338	-78 166
Ostatné prevádzkové náklady/výnosy netto	36	-11 359	4 200
Prevádzkové náklady spolu		-516 326	-508 788
STRATA / ZISK Z PREVÁDZKOVÝCH ČINNOSTÍ		-17 084	497
FINANČNE NÁKLADY / VÝNOSY			
Úroky z úverov	14	-139	-128
Ostatné finančné náklady a výnosy	37	435	-197
Finančné náklady / výnosy spolu		296	-325
STRATA / ZISK ZA OBDOBIE pred zdanením		-16 788	172
Daň z príjmov	38	1 612	-2 479
STRATA ZA OBDOBIE po zdanení		-15 176	-2 307
Ostatný komplexný výsledok:			
Položky, ktoré nebudú presunuté do + zisku / - straty:			
Precenenie zamestnaneckých požitkov	18	1 708	-3 923
Odložená daň vzťahujúca sa na precenenie zam. požitkov	38	-359	824
KOMPLEXNÁ STRATA ZA OBDOBIE		-13 827	-5 406

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 2019	800 170	530 135	21 904	331 106	1 683 315
Strata za účtovné obdobie	0	0	0	-2 307	-2 307
Zvýšenie kapitálu - nepeň. vklad	0	1 745	0	0	1 745
Ostatné súčasti komplexného výsledku	0	-13 390	0	10 370	-3 020
K 31. decembru 2019 *	800 170	518 490	21 904	339 169	1 679 733
K 1. januáru 2020	800 170	518 490	21 904	339 169	1 679 733
Strata za účtovné obdobie	0	0	0	-15 176	-15 176
Zvýšenie kapitálu - nepeň. vklad	0	596	0	0	596
Použitie zákonného rezervného fondu na krytie straty	0	0	-2 307	0	-2 307
Ostatné súčasti komplexného výsledku	0	525	0	2 307	2 832
K 31. decembru 2020	800 170	519 611	19 597	326 300	1 665 678

* Spoločnosť zmenila vykazovanie precenenia zo zamestnaneckých požitkov po skončení zamestnania z akumulovaného zisku do kapitálových fondov vo výške 9 991 tis. EUR. Z tohto dôvodu bolo upravené aj porovnateľné obdobie roka 2019.

Účtovné zásady a poznámky sú neoddeliteľnou súčasťou účtovnej závierky

VÝKAZ PEŇAŽNÝCH TOKOV

	<i>31. decembra</i>	<i>31. decembra</i>
	2020	2019
Výsledok hospodárenia pred zdanením	-16 788	172
Úprava o nepeňažné operácie	58 948	79 725
Odpisy, amortizácia a opravné položky k dlhodobému majetku	151 455	166 121
Dividendy a iné podiely na zisku účtované do výnosov	-701	-5
Úroky účtované do nákladov	387	333
Úroky účtované do výnosov	-3	-11
- Zisk / + strata z predaja DHM	-492	-3 093
+ Zvýšenie / - zníženie stavu rezerv	-2 818	4 163
Amortizácia štátnych dotácií	-70 117	-87 955
Ostatné položky nepeňažného charakteru	-1 975	0
Vplyv zmien stavu pracovného kapitálu	-8 998	47 498
- Zvýšenie / + zníženie stavu pohľadávok a iných aktív	-4 339	16 854
+ Zvýšenie / - zníženie stavu záväzkov	-9 257	35 868
- Zvýšenie / + zníženie stavu zásob	4 598	-5 224
Peňažné toky z prevádzkovej činnosti	49 950	127 223
Výdavky na daň z príjmov	-1	-2
Prijaté úroky	3	11
Zaplatené úroky	-426	-323
Čisté peňažné toky z prevádzkovej činnosti	49 526	126 909
Dlhodobý nehmotný a hmotný majetok	-174 866	-261 835
Dotácie na obstaranie dlhodobého majetku	105 148	114 542
Tržby z predaja dlhodobého nehmot. a hmot. majetku	1 465	26 572
Čisté peňažné toky z investičnej činnosti	-68 253	-120 721
Príjmy z dividend a iných podielov na zisku	701	5
Príjmy z úverov a pôžičiek	14 987	60 091
Výdavky na splácanie úverov a pôžičiek	-10 751	-15 091
Splátky záväzkov z finančného prenájmu	-4 149	-2 705
Čisté peňažné toky z finančnej činnosti	788	42 300
Čisté zvýšenie alebo čisté zníženie peňažných prostriedkov	-17 939	48 488
Stav peňažných prostriedkov a peňažných ekvivalentov na začiatku účtovného obdobia	12	120 005
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	12	102 066

Účtovné zásady a poznámky sú neoddeliteľnou súčasťou účtovnej závierky



POZNÁMKY K INDIVIDUÁLNEJ ÚČTOVNEJ ZÁVIERKE

1 VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE O SPOLOČNOSTI

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

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

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

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

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

Orgánmi ŽSR sú Správna rada a generálny riaditeľ.

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

Mená a priezviská členov Správnej rady ŽSR k 31. 12.2020:

JUDr. Marek BALKO	predseda Správnej rady
Ing. Róbert SZÜCS	podpredseda Správnej rady
Ing. Peter STRYČEK	člen Správnej rady
Ing. Radovan MAJERSKÝ, PhD.	člen Správnej rady
Mgr. František ZAPARANIK	člen Správnej rady

Spoločnosť má v zmysle zákona č. 423/2015 Z. z. o štatutárnom audite a o zmene a doplnení zákona č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve v z. n. p. zriadený Výbor pre audit ŽSR, ktorý je k 31.12.2020 v zložení

Ing. Jana KRUPCOVÁ	predseda
Ing. Miroslav GARAJ	člen
Ing. Andrea DURÁKOVÁ	člen

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

ŽSR sú manažérom železničnej infraštruktúry v zmysle Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry uzatvorenej so Slovenskou republikou ako vlastníkom železničnej infraštruktúry, zastúpenou MDV 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 zo Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry 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 2019 bola schválená na zasadnutí Správnej rady ŽSR, ktoré sa konalo dňa 16. apríla 2020 v Bratislave.

Za rok končiaci sa 31. decembra 2020 Spoločnosť vykázala stratu vo výške 15 176 tis. EUR (za rok končiaci sa 31. decembra 2019 stratu vo výške 2 307 tis. EUR).



2 VÝCHODISKÁ PRE ZOSTAVENIE ÚČTOVNEJ ZÁVIERKY

Spoločnosť v zmysle § 17a, ods. 1 zákona č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov zostavuje individuálnu účtovnú závierku podľa Medzinárodných účtovných štandardov pre finančné výkazníctvo v znení prijatom Európskou úniou (ďalej aj „IFRS“). IFRS zahŕňajú štandardy a interpretácie schválené komisiou EÚ.

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 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

Činnosť ŽSR ako aj hospodárenie spoločnosti bolo poznamenané mimoriadnou celosvetovou situáciou, ktorá vznikla v dôsledku šírenia ochorenia COVID-19. Negatívny vplyv resp. straty v súvislosti s pozastavením medzinárodnej osobnej dopravy, poklesom vnútroštátnej osobnej dopravy z dôvodu obmedzenia mobility obyvateľstva, poklesom nákladnej dopravy a obmedzením niektorých činností (vzdelávanie, ubytovacie služby) sú zahrnuté v účtovníctve a v účtovnej závierke za rok 2020. Negatívny vplyv ochorenia COVID-19 pokračuje aj v roku 2021. Straty vzťahujúce sa k roku 2021 Spoločnosť zahrnie v účtovníctve a účtovnej závierke za rok 2021.

Účtovná závierka je vypracovaná na základe historických obstarávacích cien. V ďalšom texte sú uvedené základné účtovné zásady.

Údaje v Individuálnej účtovnej závierke ŽSR za rok končiaci sa 31. decembra 2020 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 sú neustále prehodnocované. 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.

Rezerva na zamestnanecké požitky

Spoločnosť má dlhodobý program zamestnaneckých požitkov pozostávajúcich 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“. 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. Záväzky 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.

Rezerva na environmentálne záväzky

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.

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.

Rezerva na demoláciu objektov

Rezerva na demoláciu objektov sa tvorí, ak sa Spoločnosť rozhodla demolovať budovy alebo iné prevádzkové zariadenia. Demolácia budov sa vykonáva z bezpečnostných dôvodov v prípadoch, ak hrozí zrútenie objektu, objekt je v dezolátnom stave a pre prevádzkovú činnosť je nepotrebný a nie je možné ho inak kapitalizovať (predať, príp. prenajať). Spoločnosť pri účtovaní rezervy vychádza z odborného odhadu, ktorý zodpovedá budúcim nákladom na demoláciu objektov.

Doba životnosti dlhodobého majetku

Spoločnosť odhaduje životnosť dlhodobého majetku na očakávanú dobu, počas ktorej bude majetok k dispozícii na používanie v Spoločnosti, so zohľadnením predpokladaného technického a morálneho opotrebenia. Doba životnosti a odpisové metódy sa preverujú minimálne raz ročne s cieľom zabezpečiť konzistentnosť metódy a doby odpisovania s očakávaným prínosom ekonomických úžitkov z dlhodobého majetku.

2.2 Významné účtovné zásady

Dlhodobý hmotný a nehmotný majetok

Dlhodobý hmotný (ďalej aj „DHM“) a nehmotný majetok (ďalej aj „DNM“) je vykazovaný v obstarávacej cene po odpočítaní oprávok/amortizácie a akumulovaných strát zo zníženia hodnoty, pričom pozemky sú účtované v obstarávacej cene alebo v administratívnej hodnote určenej štátom (ktorá však nepredstavuje trhovú hodnotu).

Počiatočná obstarávacia cena dlhodobého hmotného a nehmotného majetku zahŕňa nákupnú cenu vrátane dovozného cla a nevratných daní a všetky priamo pripočítateľné náklady spojené s uvedením majetku do prevádzkyschopného stavu a na miesto, na ktorom sa bude používať. Súčasťou obstarávacej ceny sú aj vyvolané investície a úrokové náklady súvisiace s obstaraním.

Limit (minimálna hodnota) pre vykazovanie hmotného majetku v neobežných aktívach (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; limit (minimálna hodnota) pre vykazovanie nehmotného majetku v neobežných aktívach je stanovený na vyšší ako 2 400,- EUR, ak prevádzkovo-technická funkcia majetku je dlhšia ako jeden rok. Technické zhodnotenie majetku (modernizácie, rekonštrukcie, prístavby, nadstavby, prestavby, resp. stavebné úpravy) je aktivované do neobežných aktív k príslušnému majetku, ak minimálna hodnota technického zhodnotenia za rok je viac ako 1 700,- EUR.

Nedokončené investície predstavujú dlhodobý hmotný a nehmotný majetok a vykazujú sa v obstarávacej cene. Táto zahŕňa náklady priamo spojené s obstaraním dlhodobého majetku. Hodnota nedokončených investícií je znížená o rozdiel vyplývajúci z prepočítania dlhodobého záväzku (zadržanej čiastky), ak jeho hodnota je významná, na súčasnú hodnotu. Hodnota je významná, ak rozdiel medzi menovitou hodnotou dlhodobého záväzku a súčasnou hodnotou dlhodobého záväzku je viac ako 5 miliónov EUR. Nedokončené investície sa neodpisujú, až kým príslušný majetok nie je pripravený na použitie.

Každá zložka dlhodobého hmotného a nehmotného majetku sa odpisuje rovnomerne počas očakávanej priemernej ekonomickej životnosti. Dlhodobý majetok sa začína odpisovať prvým dňom bezprostredne nasledujúceho mesiaca, v ktorom bol majetok zaradený do používania, okrem majetku v zmysle IFRS 16– Lízingy, ktorý sa začína odpisovať dňom zaradenia do užívania. Životnosť pre rôzne typy dlhodobého hmotného a nehmotného 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 |
| - nehmotný majetok | od 3 do 25 rokov |

Pozemky a umelecké diela sa neodpisujú.

Každá časť položky dlhodobého majetku, ktorej hodnota je v porovnaní s celkovou hodnotou majetku významná a doba životnosti je výrazne odlišná od doby životnosti majetku ako celku, sa odpisuje samostatne. Spoločnosť rozdelí hodnotu pôvodne pridelenú položke dlhodobého hmotného majetku pomerne jej významným častiam a odpisuje každú časť samostatne.

Majetok, ktorý je vyradený, sa odúčtuje z výkazu finančnej pozície spolu s príslušnými oprávkami. Zisky a straty pri vyradení majetku sa vykazujú vo výkaze komplexného výsledku vo výsledku hospodárenia z prevádzkových činností.

Pri dlhodobom hmotnom majetku a nehmotnom majetku sa posudzuje, či došlo k zníženiu hodnoty majetku, ak sa posúdenie na ročnej báze vyžaduje, alebo ak udalosti alebo zmeny okolností indikujú, že účtovná hodnota majetku nie je návratná.

V prípade výskytu takýchto indikácií sa vypracuje odhad návratnej hodnoty daného majetku, aby sa určil rozsah prípadných strát zo zníženia jeho hodnoty. Ak návratnú hodnotu individuálnej položky nemožno určiť, Spoločnosť určí návratnú hodnotu jednotky vytvárajúcej peňažné prostriedky, ktorej daný majetok patrí. Návratná hodnota sa rovná reálnej hodnote, zníženej o náklady na predaj alebo použiteľnej hodnote podľa toho, ktorá je vyššia. Pri posudzovaní použiteľnej hodnoty sa diskontuje odhad budúcich peňažných tokov na ich súčasnú hodnotu pomocou diskontnej sadzby pred zdanením, ktorá vyjadruje aktuálne trhové posúdenie časovej hodnoty peňazí a riziká špecifické pre daný majetok.

Strata zo zníženia hodnoty majetku sa vykazuje vo výkaze komplexného výsledku vo výške, o ktorú účtovná hodnota majetku prevyšuje jeho realizačnú hodnotu, ktorou je buď čistá predajná cena majetku, alebo jeho použiteľná hodnota, podľa toho, ktorá je vyššia.

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.

Výdavky, ktoré sa týkajú položiek dlhodobého majetku po jeho zaradení do používania, zvyšujú jeho účtovnú hodnotu iba v prípade, že Spoločnosť môže očakávať budúce ekonomické prínosy nad rámec jeho pôvodnej výkonnosti. Všetky ostatné výdavky sa účtujú ako opravy a údržba do nákladov v období, s ktorým vecne a časovo súvisia.

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.

Majetok určený na predaj

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

Prenajatý majetok

Pri vzniku zmluvy Spoločnosť posudzuje, či zmluva je lízingom alebo či obsahuje lízing. Zmluva je lízingom alebo obsahuje lízing, ak sa zmluvou postupuje právo kontrolovať použitie identifikovaného majetku na nejaké časové obdobie výmenou za protihodnotu. Pri posúdení, či zmluva obsahuje právo používať identifikovaný majetok, Spoločnosť používa definíciu lízingu podľa IFRS 16.

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

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

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

Lízingový záväzok sa prvotne oceňuje súčasnou hodnotou lízingových splátok, ktoré k tomuto dátumu nie sú uhradené, diskontovaný použitím prírastkovej úrokovej sadzby Spoločnosti.

Spoločnosť určuje prírastkovú úrokovú sadzbu získaním úrokových sadzieb z rôznych externých zdrojov financovania a vykonáva určité úpravy, aby odrážala podmienky lízingu a typ prenájatého majetku.

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

Spoločnosť následne oceňuje lízingový záväzok (i) zvýšením účtovnej hodnoty tak, aby odzrkadľovala úrok z lízingového záväzku, (b) znížením účtovnej hodnoty tak, aby odzrkadľovala uskutočnené lízingové splátky a (c) precenením účtovnej hodnoty tak, aby odzrkadľovala akékoľvek prehodnotenie alebo zmeny lízingu.

Spoločnosť vykazuje právo na užívanie majetku vo výkaze finančnej pozície v časti „Dlhodobý nehmotný majetok“ a „Ostatné záväzky“.

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.

Investičný nehnuteľný majetok

Investičný nehnuteľný majetok, t. j. majetok určený na získanie nájomného 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.

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.

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. Čistá realizovateľná hodnota je predpokladaná predajná cena znížená o odhadované náklady súvisiace s predajom. Spoločnosť vytvára opravnú položku aj k pomaly obrátkovým a zastaraným zásobám na základe pravidelného prehodnotenia vekovej štruktúry a posúdenia manažmentu. Pre plynulé zabezpečenie okamžitej údržby a opravy, udržiava Spoločnosť v prevádzkových skladoch zásoby stálej zálohy a dlhodobo potrebné zásoby. K týmto zásobám sa opravné položky nevytvárajú.

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.

Transakcie v cudzej mene

Transakcie v cudzích menách sú vykazované podľa IAS 21 a prepočítavajú sa na funkčnú menu spoločnosti podľa výmenných kurzov určených a vyhlásených Európskou centrálnou bankou v deň predchádzajúci dňu uskutočnenia účtovného prípadu a v deň, ku ktorému sa zostavuje účtovná závierka. Rozdiely v cudzej mene vyplývajúce z prepočtu sa vykazujú vo výkaze komplexného výsledku. Nepeňažné položky v cudzej mene sa ku koncu obdobia vykazovania neprepočítavajú a zostávajú vykázané v pôvodnej hodnote.

Finančné aktíva

V rámci IFRS 9 sú finančné aktíva klasifikované ako finančné aktíva oceňované (i) v amortizovanej hodnote, (ii) reálnou hodnotou cez ostatné súčasti komplexného výsledku alebo (iii) reálnou hodnotou cez výsledok hospodárenia. Klasifikácia sa odvíja od obchodného modelu na riadenie finančných aktív a zmluvných charakteristík daného finančného aktíva v oblasti peňažných tokov.

Finančné aktívum je prvotne vykázané v reálnej hodnote plus transakčné náklady, ktoré pripadajú na nadobudnutie finančného aktíva. Obchodné pohľadávky, ktoré neobsahujú významnú zložku financovania sú prvotne vykazované v ich transakčnej cene v zmysle vymedzenia v IFRS 15. Spoločnosť ukončí vykazovanie finančného aktíva z výkazu finančnej pozície vtedy, ak sa skončí platnosť zmluvných práv na peňažné toky z finančného aktíva alebo ak Spoločnosť prevedie v podstate všetky riziká a odmeny z vlastníctva finančného aktíva.

Spoločnosť má všetky finančné aktíva vykázané a ocenené v amortizovanej hodnote.

Finančné aktíva v amortizovanej hodnote

Spoločnosť oceňuje finančné aktívum v amortizovanej hodnote, ak sú splnené obe tieto podmienky:

- finančné aktívum je držané v rámci obchodného modelu, ktorého zámerom je držať finančné aktíva s cieľom inkasovať zmluvné peňažné toky, a
- zmluvné podmienky finančného aktíva vedú v stanovených dátumoch k peňažným tokom, ktoré predstavujú výhradne platby istiny a úrokov z nesplatennej sumy istiny.

Finančné aktíva Spoločnosti oceňované v amortizovanej hodnote sú pohľadávky z obchodného styku a ostatné pohľadávky, peňažné prostriedky a peňažné ekvivalenty vykázané vo výkaze finančnej pozície. Tieto aktíva sú následne oceňované v amortizovanej hodnote použitím metódy efektívnej úrokovej miery.

Zisk alebo strata z vyradenia predtým vykazovaného finančného aktíva sa vykazuje vo výsledku hospodárenia.

Zníženie hodnoty finančného majetku

Spoločnosť vykazuje opravnú položku na stratu pre očakávané úverové straty z finančných aktív, ktoré sa oceňujú v amortizovanej hodnote a zo zmluvných aktív. Spoločnosť uplatňuje pre obchodné a krátkodobé pohľadávky zjednodušený model posudzovania a účtovania strát zo zníženia hodnoty finančného majetku, podľa ktorého sa zaúčtuje opravná položka vo výške očakávaných úverových strát počas celej doby životnosti pohľadávok z obchodného styku v momente ich prvého vykázania. Pre pohľadávky z obchodného styku, ktoré obsahujú významnú zložku financovania, si Spoločnosť zvolila oceňovať opravnú položku vo výške očakávaných strát počas celej životnosti.

Finančné záväzky

Finančný záväzok je prvotne vykázaný v reálnej hodnote mínus transakčné náklady, ktoré pripadajú na vydanie finančného záväzku. Spoločnosť vyradí finančný záväzok z výkazu finančnej pozície ak záväzok zanikne – ak je povinnosť špecifikovaná v zmluve splnená alebo zrušená alebo sa skončí jej platnosť.

Spoločnosť klasifikuje všetky finančné záväzky ako následne oceňované v amortizovanej hodnote pomocou metódy efektívnej úrokovej miery. Úroky a zisky a straty z prepočtu cudzích mien sa vykazujú vo výkaze komplexného výsledku.

Finančné záväzky Spoločnosti zahŕňajú záväzky z obchodného styku, ostatné záväzky a úvery a pôžičky. Metóda efektívnej úrokovej miery sa používa na výpočet amortizovaných nákladov finančného záväzku a na rozdelenie nákladových úrokov počas príslušného obdobia. Efektívna úroková miera je sadzba, ktorá presne diskontuje predpokladanú výšku budúcich peňažných platieb počas predpokladanej ekonomickej životnosti finančného záväzku.

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

Náklady na prijaté úvery a pôžičky

Náklady na prijaté úvery a pôžičky, ktoré priamo súvisia s nadobudnutím, výstavbou alebo výrobou kvalifikovateľného majetku, sa kapitalizujú počas časového obdobia, ktoré je potrebné na dokončenie a prípravu majetku na jeho zamýšľané použitie alebo predaj.

Ostatné náklady na prijaté úvery a pôžičky sa účtujú do nákladov v období, v ktorom vznikli.

Rezervy

Rezervy sú vykázané vtedy, ak má Spoločnosť súčasnú zákonnú, zmluvnú alebo mimozmluvnú povinnosť v dôsledku minulej udalosti, ktorej vyrovnaním sa očakáva pravdepodobný úbytok podnikových zdrojov predstavujúcich ekonomické úžitky, pričom výšku uvedenej povinnosti možno spoľahlivo odhadnúť. Rezervy sa prehodnocujú ku každému koncu obdobia vykazovania a ich výška sa upravuje tak, aby odrážala aktuálny najlepší odhad. Výška rezervy predstavuje súčasnú hodnotu výdavkov, ktoré zohľadňujú existujúce riziká, a ktoré bude pravdepodobne treba vynaložiť na vyrovnanie daného záväzku. Tieto výdavky sú stanovené použitím odhadovanej bezrizikovej úrokovej sadzby ako diskontnej sadzby. Tam, kde sa používa diskontovanie, účtovná hodnota rezervy sa zvyšuje v každom období, aby sa zohľadnilo znižovanie diskontu z časového hľadiska. Tento nárast je zúčtovaný ako úrokový náklad.

Štátne dotácie a dotácie EÚ

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

Vykazovanie výnosov

Výnosy sa účtujú bez dane z pridanej hodnoty so zohľadnením zliav v okamihu prechodu kontroly nad dodaným tovarom alebo poskytnutej služby na zákazníka v sume, ktorá vyjadruje protihodnotu, pri ktorej ŽSR očakáva, že jej na ňu vznikne nárok výmenou za daný tovar alebo služby. Spoločnosť vykazuje výnosy z poplatkov za poskytnutie železničnej infraštruktúry, z doplnkových služieb železničnej

infraštruktúry, z predaja energie, z predaja telekomunikačných služieb a výkonov v oblasti informatiky, z prenájmov nehnuteľností a ostatných služieb podľa päťkrokového modelu, na základe ktorých sa určí okamih, čiastka a spôsob vykázania:

1. Identifikácia zmlúv so zákazníkom
2. Identifikácia jednotlivých povinností plnenia v zmluve
3. Určenie ceny transakcie
4. Pridelenie ceny transakcie k jednotlivým povinnostiam vyplývajúcim zo zmluvy
5. Vykázanie výnosu v momente splnenia povinnosti vyplývajúcej zo zmluvy

Významná oprava nákladov a výnosov minulých období

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.

Daň z príjmov

Daň z príjmov zahŕňa splatnú a odloženú daň.

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

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

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

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



2.3 Nové účtovné štandardy a interpretácie

V priebehu účtovného obdobia 2020 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“ a IAS 8 „Účtovná politika, zmeny v účtovných odhadoch a chyby“, Dodatok týkajúci sa definície významnosti, účinnosť od 1. januára 2020
- Revidovaný Koncepčný rámec pre finančné výkazníctvo, účinnosť od 1. januára 2020
- Dodatok k IFRS 16 „Lízingy“ – Úľava od nájomného súvisiaca s pandemiou COVID 19, účinnosť od 1. januára 2020.

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

Spoločnosť neaplikovala pri zostavení tejto účtovnej závierky žiaden z vydaných štandardov po 31. decembri 2020:

- Dodatok k IAS 1 „Prezentácia účtovnej závierky“, dodatok týkajúci sa klasifikácie krátkodobých a dlhodobých záväzkov v závislosti od práv, ktoré existujú na konci účtovného obdobia, účinnosť od 1. januára 2022
- Dodatok k IAS 16 „Nehnutelnosti, stroje a zariadenia“, dodatok zakazuje účtovnej jednotke odpočítať z nákladov na položku majetku akýkoľvek výnos získaný z predaja vyrobených položiek, keď účtovná jednotka pripravuje majetok na zamýšľané použitie. Taktiež objasňuje, že účtovná jednotka „posudzuje, či majetok správne funguje“, keď hodnotí technickú a fyzickú výkonnosť aktíva. Finančná výkonnosť aktíva nie je pre toto hodnotenie relevantná. Účtovné jednotky musia zverejniť osobitne sumy výnosov a nákladov súvisiacich s vyrobenými položkami, ktoré nie sú výstupom z bežných činností účtovnej jednotky, účinnosť od 1. januára 2022
- Dodatok k IAS 37 „Rezervy, podmienené záväzky a podmienené aktíva“, dodatok objasňuje, že priame náklady na plnenie zmluvy zahŕňajú jednak prírastkové náklady na plnenie zmluvy, jednak alokáciu ďalších nákladov priamo súvisiacich s plnením zmlúv. Pred vykázaním samostatnej rezervy na nevýhodnú zmluvu, účtovná jednotka vykazuje každú stratu zo zníženia hodnoty, ktorá nastala na aktívach použitých pri plnení zmluvy, účinnosť 1. januára 2022.

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,
- 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.

Spoločnosť je vzhľadom na svoje postavenie manažéra infraštruktúry vystavená významnému kreditnému riziku individuálneho zmluvného partnera, keďže 7,89 % pohľadávok k 31. decembru 2020 (k 31. decembru 2019: 12,07 %) 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 a výstavby Slovenskej republiky.

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

	31. decembra 2020	31. decembra 2019
Pohľadávky v lehote splatnosti	59 045	50 973
Do 1 mesiaca	9 876	8 570
Od 1 do 3 mesiacov	13 972	12 695
Od 3 do 12 mesiacov	10 998	5 491
Od 1 do 5 rokov	24 002	23 999
Nad 5 rokov	197	219
Pohľadávky po lehote splatnosti	6 534	7 845
Pohľadávky celkom	65 579	58 819

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):

	Úvery a pôžičky		Záväzky		z toho: záväzky z prenájmu	
	31. decembra		31. decembra		31. decembra	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Záväzky v lehote splatnosti	111 977	107 741	266 233	283 946	9 558	13 036
Na požiadanie	0	0	0	0	0	0
Do 1 mesiaca	0	1	47 375	58 084	105	6
Od 1 do 3 mesiacov	0	0	22 468	22 910	0	98
Od 3 do 12 mesiacov	11 500	10 750	39 698	37 451	3 511	3 456
Od 1 do 5 rokov	50 500	49 000	58 594	65 084	5 942	9 476
Nad 5 rokov	49 977	47 990	98 098	100 417	0	0
Záväzky po lehote splatnosti	0	0	226	571	0	0
Záväzky celkom	111 977	107 741	266 459	284 517	9 558	13 036

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.

Vzhľadom k vývoju úrokových sadzieb na bankových trhoch, banky od januára 2020 pristúpili k zavedeniu poplatkov/záporných úrokových sadzieb nad určitú výšku vkladu na bankových účtoch. Spoločnosť monitoruje podmienky v bankách a zostatky finančných prostriedkov na bankových účtoch manažuje tak, aby sa negatívne úročenie dotklo spoločnosti čo najmenej.

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.

Ak by sadzba 6-mesačného Euriboru vzrástla o 1 % a zároveň by všetky ostatné premenné zostali konštantné, zisk spoločnosti by sa zmenil nasledovne:

Zvýšenie/zníženie úrokovej miery

v % p. a.

6ME + 1 %/sadzba 6ME = 0 % p. a.

Dopad na zisk pred zdanením

za ročné obdobie v tis. EUR

-527/bez dopadu



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:

	31. decembra	31. decembra
	2020	2019
Dlh (poznámka 14)	111 977	107 741
Peniaze a peňažné ekvivalenty (poznámka 12)	102 066	120 006
z toho účelovo viazané peňažné prostriedky CEF, SIH	57 211	60 058
Čistý dlh	67 122	47 793
Vlastné imanie	1 665 678	1 679 733
Pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu	4,03%	2,85%

4 DLHODOBÝ HMOTNÝ MAJETOK

	<i>Budovy a infraštruktúra</i>	<i>Pozemky</i>	<i>Stroje, prístroje, zariadenia a ostatné aktíva</i>	<i>Nedokončené investície</i>	<i>Celkom</i>
Obstarávacia cena					
K 1. januáru 2019	4 428 357	525 106	1 049 148	596 438	6 599 049
Prírastky	29 745	3 559	12 612	243 330	289 246
Úbytky	-38 539	-2 106	-11 918	-44 849	-97 412
Presuny	218 415	3 192	42 087	-263 694	0
Preradenie do invest. nehnut. majetku (pozn. 5)	-3 785	-1 081	0	0	-4 866
Preradenie z invest. nehnut. majetku (pozn. 5)	213	2 285	0	0	2 498
K 31. decembru 2019	4 634 406	530 955	1 091 929	531 225	6 788 515
Oprávky/zníženie hodnoty					
K 1. januáru 2019	2 332 809	174	847 195	15 072	3 195 250
Prírastky	95 487	0	53 876	1 252	150 615
Úbytky	-16 823	-9	-9 511	-4 473	-30 816
Presuny	5 372	0	5 765	0	11 137
K 31. decembru 2019	2 416 845	165	897 325	11 851	3 326 186
Zostatková hodnota					
K 1. januáru 2019	2 095 548	524 932	201 953	581 366	3 403 799
K 31. decembru 2019	2 217 561	530 790	194 604	519 374	3 462 329
Obstarávacia cena					
K 1. januáru 2020	4 634 406	530 955	1 091 929	531 225	6 788 515
Prírastky	32 441	1 253	4 719	193 359	231 772
Úbytky	-13 673	-501	-21 000	-57 461	-92 635
Presuny	107 507	3 730	35 802	-147 039	0
Preradenie do invest. nehnut. majetku (pozn. 5)	-94	-363	0	0	-457
Preradenie z invest. nehnut. majetku (pozn. 5)	2 145	1 146	0	0	3 291
K 31. decembru 2020	4 762 732	536 220	1 111 450	520 084	6 930 486
Oprávky/zníženie hodnoty					
K 1. januáru 2020	2 416 845	165	897 325	11 851	3 326 186
Prírastky	91 360	0	45 225	2 920	139 505
Úbytky	-12 222	0	-20 896	-485	-33 603
Presuny	2 108	0	1 477	0	3 585
K 31. decembru 2020	2 498 091	165	923 131	14 286	3 435 673
Zostatková hodnota					
K 1. januáru 2020	2 217 561	530 790	194 604	519 374	3 462 329
K 31. decembru 2020	2 264 641	536 055	188 319	505 798	3 494 813

Súčasťou dlhodobého hmotného majetku k 31. decembru 2020 je majetok železničnej infraštruktúry v užívaní v obstarávacej cene 6 032 937 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 5 878 176 tis. EUR) a účtovnej

hodnote 2 890 657 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 2 846 559 tis. EUR) z toho majetok obstaraný z dotácií v účtovnej hodnote vo výške 1 300 713 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 1 258 600 tis. EUR) a majetok určený na predaj k 31. decembru 2020 v účtovnej hodnote 324 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 294 tis. EUR).

Obstarávacie náklady všetkých plne odpísaných nehnuteľností, strojov a zariadení, ktoré Spoločnosť ešte používa k 31. decembru 2020 je 1 777 267 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 1 666 912 tis. EUR). Majetok, ktorý je dočasne nevyužívaný, je v obstarávacej cene 33 853 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 31 615 tis. EUR) a v účtovnej hodnote 21 064 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 19 648 tis. EUR).

Spoločnosť spravuje pozemky, ktoré sú stále predmetom rozhodnutia o nárokoch na vlastnícke právo a ktorých administratívna hodnota priznaná štátom predstavuje 26 517 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 26 577 tis. EUR) a ktoré nie sú vykázané vo výkaze finančnej pozície. Spoločnosť sa zaoberá riešením týchto nárokov. Počas roka 2020 nebolo vlastnícke právo na pozemky prevedené na Spoločnosť a aktivované vo výkaze finančnej pozície (k 31. decembru 2019: 230 tis. EUR). Administratívne hodnoty priznané pozemkom a vykázané vo výkaze finančnej pozície Spoločnosti boli upravené o sumu 595 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 1 515 tis. EUR). Tieto úpravy sú účtované priamo do kapitálových fondov vo vlastnom imaní na základe výpočtu všeobecnej účtovnej hodnoty pozemku. Ide o nadobudnuté pozemky na základe registra obnovenej evidencie pozemkov vykonávanej katastrom, kde vlastníkom pozemku bola vždy Slovenská republika, správcom pozemku boli ŽSR, ale pozemky neboli evidované v majetku Spoločnosti. Spoločnosť tiež spravuje pozemky v hodnote 23 323 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 27 555 tis. EUR), ktoré sú vykázané na účte obstarania DHM a intenzívne sa zaoberá ich preradením do užívania. Počas roka 2020 boli preradené pozemky v celkovej hodnote 4 131 tis. EUR (v roku 2019: 6 633 tis. EUR).

Spoločnosť vykazuje na účtoch obstarania stavby, ktoré sú v užívaní. Spoločnosť sa intenzívne zaoberá ich preradením do užívania s následným uplatňovaním odpisov. Spoločnosť zaúčtovala aktivované náklady na prijaté úvery z dôvodu zabezpečenia financovania stavieb vo výške 60 tis. EUR (v roku 2019: 1 tis. EUR) (poznámka 14).

Drobný hmotný majetok neuvedený vo výkaze finančnej pozície Spoločnosti je k 31. decembru 2020 v hodnote 38 801 tis. EUR (k inventarizáciám roka 2019: 36 620 tis. EUR). Ide o položky majetku do 1 700 EUR, ktoré sú evidované v operatívnej evidencii hmotného majetku v historických obstarávacích cenách a tieto sú účtované do nákladov v okamihu obstarania.



Spoločnosť posúdila reálnosť ocenenia majetku a záväzkov ku dňu 31. decembra 2020. Na základe zistených skutočností o reálnosti ocenenia majetku, ktoré indikovali zníženie hodnoty majetku, bola zistená spätne ziskateľná hodnota. 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.

Vývoj opravných položiek k dlhodobému hmotnému majetku:

	<i>Budovy a infraštruktúra</i>	<i>Pozemky</i>	<i>Stroje, prístroje, zariadenia a ostatné aktíva</i>	<i>Nedokončené investície</i>	<i>Celkom</i>
K 1. januáru 2019	4 020	174	10	15 072	19 276
Tvorba	1 369	0	29	1 252	2 650
Zúčtovanie	0	0	0	-3 362	-3 362
Zrušenie straty zo zníženia	-635	-9	-3	-1 111	-1 758
Presuny	-8	0	8	0	0
K 31. decembru 2019	4 746	165	44	11 851	16 806
K 1. januáru 2020	4 746	165	44	11 851	16 806
Tvorba	734	0	1	2 920	3 655
Zúčtovanie	0	0	0	-390	-390
Zrušenie straty zo zníženia	-983	-1	-12	-95	-1 091
Presuny	3	0	-3	0	0
K 31. decembru 2020	4 500	164	30	14 286	18 980

Poistenie majetku ŽSR (nehnutelný majetok, súbor hnutelného majetku) je uzatvorené v renomovanej poisťovni na rôzne druhy rizík a zároveň na rôzne poistné sumy (maximálny ročný limit plnenia je 40 000 tis. EUR pri živelných rizikách okrem rizika povodne a záplav). ŽSR majú zároveň uzatvorené aj poistenie zodpovednosti za škodu (ročný limit plnenia je 2 000 tis. EUR). Spoločnosť eviduje prijaté a nárokované poistné plnenia vo výške 1 680 tis. EUR (v roku 2019: 4 593 tis. EUR).

5 INVESTIČNÝ NEHNUTEĽNÝ MAJETOK

	<i>Budovy a infraštruktúra</i>	<i>Pozemky</i>	<i>Celkom</i>
Obstarávacia cena			
K 1. januáru 2019	41 069	13 642	54 711
Prírastky	0	0	0
Úbytky	-55	-95	-150
Preradenie z dlhodobého hmotného majetku (pozn. 4)	3 785	1 081	4 866
Preradenie do dlhodobého hmotného majetku (pozn. 4)	-213	-2 285	-2 498
K 31. decembru 2019	44 586	12 343	56 929
Oprávky/zníženie hodnoty			
K 1. januáru 2019	21 713	0	21 713
Prírastky	627	0	627
Úbytky	-176	0	-176
Presuny	1 315	0	1 315
K 31. decembru 2019	23 479	0	23 479
Účtovná hodnota			
K 1. januáru 2019	19 356	13 642	32 998
K 31. decembru 2019	21 107	12 343	33 450
Obstarávacia cena			
K 1. januáru 2020	44 586	12 343	56 929
Prírastky	0	0	0
Úbytky	-11	-7	-18
Preradenie z dlhodobého hmotného majetku (pozn. 4)	94	363	457
Preradenie do dlhodobého hmotného majetku (pozn. 4)	-2 145	-1 146	-3 291
K 31. decembru 2020	42 524	11 553	54 077
Oprávky/zníženie hodnoty			
K 1. januáru 2020	23 479	0	23 479
Prírastky	650	0	650
Úbytky	-133	0	-133
Presuny	-1 008	0	-1 008
K 31. decembru 2020	22 988	0	22 988
Účtovná hodnota			
K 1. januáru 2020	21 107	12 343	33 450
K 31. decembru 2020	19 536	11 553	31 089



V súlade s IAS 36 – Zníženie hodnoty majetku má Spoločnosť vytvorenú k 31. decembru 2020 opravnú položku v hodnote 1 754 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 1 876 tis. EUR).

Opravné položky k IAS 40	Rok 2020	Rok 2019
K 1. januáru	1 876	1 998
Tvorba	0	0
Zúčtovanie	-122	-122
Zrušenie straty zo zníženia	0	0
K 31. decembru	1 754	1 876

Nasledujúca tabuľka poskytuje analýzu majetku vykázaného v reálnej hodnote.

Majetok	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3
Nemocnice	0	26 970	0
Pozemky	0	2 072	23 806
Stavby	0	1 314	11 618

V investíciách do nehnuteľností sú evidované nehnuteľnosti, ktoré sú ako celok prenajaté, resp. ponúkané na prenájom. Ide najmä o budovy nemocníc a polikliník, bytových domov a nebytových priestorov, ubytovní, strážnych domov, garáží, zastávok a pozemkov s nimi súvisiacich.

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 2020 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 2020 je v hodnote 65 826 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 70 067 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. V prípade pozemkov bola táto metóda použitá pre stanovenie reálnej hodnoty pre celkom 465 majetkových položiek (k 31. decembru 2019: 523), pre ďalších 1 383 položiek (k 31. decembru 2019: 1 410) bola použitá zjednodušená metóda polohovej diferenciácie, v prípade 474 položiek (k 31. decembru 2019: 490) bola použitá výnosová metóda a pre 362 položiek (k 31. decembru 2019: 375) bola použitá metóda obstarávacej ceny.



U stavieb bola pre stanovenie reálnej hodnoty použitá metóda časovej ceny pre 427 položiek (k 31. decembru 2019: 444), ďalej zjednodušená výnosová metóda pre 60 položiek (k 31. decembru 2019: 65), metóda objektivizácie znalecky stanovenej všeobecnej hodnoty pre 68 položiek (k 31. decembru 2019: 72), metóda obstarávacej ceny pre 66 položiek (k 31. decembru 2019: 70), pre 60 položiek (k 31. decembru 2019: 61) bola využitá metóda stanovenia reálnej hodnoty odborným odhadom.

Náklady súvisiace s investičným nehnuteľným majetkom predstavujú hodnotu 794 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 945 tis. EUR) a výnosy z investičného nehnuteľného majetku predstavujú hodnotu 2 977 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 3 003 tis. EUR).



6 DLHODOBÝ NEHMOTNÝ MAJETOK

	<i>Aktivované náklady na vývoj</i>	<i>Softvér</i>	<i>Nedokončené investície</i>	<i>Právo na užívanie</i>	<i>Celkom</i>
Obstarávacia cena					
K 1. januáru 2019	12	36 827	4 197	1 512	42 548
Prírastky	0	1 307	3 977	13 551	18 835
Úbytky	-8	-35	-1 350	-65	-1 458
Presuny	0	3 483	-3 483	0	0
K 31. decembru 2019	4	41 582	3 341	14 998	59 925
Oprávky/zníženie hodnoty					
K 1. januáru 2019	11	22 969	321	0	23 301
Prírastky	0	5 060	0	2 221	7 281
Úbytky	-8	-35	0	-67	-110
Presuny	0	0	0	0	0
K 31. decembru 2019	3	27 994	321	2 154	30 472
Zostatková hodnota					
K 1. januáru 2019	1	13 858	3 876	1 512	19 247
K 31. decembru 2019	1	13 588	3 020	12 844	29 453
Obstarávacia cena					
K 1. januáru 2020	4	41 582	3 341	14 998	59 925
Prírastky	0	1 017	1 471	15	2 503
Úbytky	0	-1 820	-551	-62	-2 433
Presuny	0	1 736	-1 736	0	0
K 31. decembru 2020	4	42 515	2 525	14 951	59 995
Oprávky/zníženie hodnoty					
K 1. januáru 2020	3	27 994	321	2 154	30 472
Prírastky	0	5 227	252	3 590	9 069
Úbytky	0	-1 820	0	-90	-1 910
Presuny	0	0	0	0	0
K 31. decembru 2020	3	31 401	573	5 654	37 631
Zostatková hodnota					
K 1. januáru 2020	1	13 588	3 020	12 844	29 453
K 31. decembru 2020	1	11 114	1 952	9 297	22 364

Dlhodobý nehmotný majetok má určenú dobu životnosti s výnimkou licenčných práv na súborné dielo „Dejiny ŽSR“. Doby použiteľnosti dlhodobého nehmotného majetku sú u každého DNM určité, sú stanovené podľa skutočnej doby použiteľnosti a sú pre rôzne typy dlhodobého nehmotného majetku v rozmedzí od 3 do 25 rokov.

V súlade s IAS 36 – Zníženie hodnoty majetku Spoločnosť zaúčtovala opravnú položku k nedokončeným investíciám v hodnote 252 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 321 tis. Eur). K 31. decembru 2020 má Spoločnosť vytvorenú opravnú položku k nedokončeným investíciám v hodnote 573 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 321 tis. EUR).

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

	rok 2020	rok 2019
úrokový náklad na lízingové splátky	227	194
náklady súvisiace s krátkodobými lízingmi	2	3
náklady súvisiace s lízingmi majetku s nízkou hodnotou	2	2

Účtovná hodnota aktív s právom na užívanie ku koncu obdobia vykazovania a odpisy týkajúce sa aktív s právom užívania podľa triedy podkladového aktíva:

Právo na užívanie	Účtovná hodnota 31. decembra 2020	Účtovná hodnota 31. decembra 2019	Odpisy 2020
Budovy	288	310	-36
Stavby	451	508	-56
Energetické a hnacie stroje a zariadenia	25	28	-3
Pracovné stroje a zariadenia	8	9	-1
Dopravné prostriedky	8 069	11 478	-3 347
Pozemky	455	511	-57
Právo na užívanie spolu	9 296	12 844	-3 500

Celkový odliv peňažných prostriedkov na prenájom za rok 2020 predstavuje hodnotu 4 149 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 2 705 tis. EUR).

7 FINANČNÉ INVESTÍCIE

	Dcérske spoločnosti	Pridružené spoločnosti	Ostatné investície	Celkom 2020	Celkom 2019
Počiatkový stav k 1.1.	1 009	4 489	151	5 649	5 649
Prírastky	0	1 975	0	1 975	0
Úbytky	0	0	0	0	0
Konečný stav k 31.12.	1 009	6 464	151	7 624	5 649

Prírastok v pridružených spoločnostiach vo výške 1 975 tis. EUR predstavuje obstaranie dlhodobého finančného majetku - navýšenie vkladu do základného imania v spoločnosti Breitspur Planungs GmbH.

Štruktúra majetkových účastí Spoločnosti k 31. decembru 2020:

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 41)	7 284	582	Slovensko	55,26	správa doplnkových dôchodkových fondov
Pridružené spoločnosti					
ŽPSV, a. s., Čaňa (poznámka 41)	6 109	202	Slovensko	41,06	výroba betónových výrobkov, prefabrikátov a konštrukcií pre stavebné účely
Breitspur Planungs GmbH, Viedeň	742	-2 152	Rakúsko	25,00	plánovanie pokračovania žel. infraštruktúry rozchodu 1520 mm od hraníc s Ukrajinou cez územie Slovenska do Rakúska a na jeho území
Ostatné investície					
HIT RAIL, b. v., Amsterdam, Holandsko	3 170	52	Holandsko	4,00	realizácia prepojenia informačných systémov železníc v rámci UIC

Spoločnosť STABILITA, d. d. s., a. s. je právnym nástupcom dcérskej spoločnosti STABILITA Servis, s. r. o. v dôsledku zlúčenia, v ktorej mala 100 %-ný podiel, a ktorá vykonávala pre materskú spoločnosť technické a obslužné činnosti a zabezpečovala hospodársku správu majetku. Ostatné spoločnosti nemajú podiely v iných spoločnostiach.

8 DLHODOBÉ POHĽADÁVKY

	<i>31. decembra</i> 2020	<i>31. decembra</i> 2019
Dlhodobé pohľadávky z obchodného styku	56	72
Poskytnuté preddavky na DHM	5 642	5 651
Pohľadávky za predaj bytov	194	220
Ostatné dlhodobé pohľadávky	24	28
Nárok na dotácie	18 283	18 247
Opravné položky	-5 595	-5 402
Dlhodobé pohľadávky celkom	18 604	18 816

V dlhodobých pohľadávkach je evidovaný nárok na investičné dotácie k investičným záväzkom zo stavieb, pri ktorých je isté, že v budúcich obdobiach budú dotácie načerpané vo výške 18 283 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 18 247 tis. EUR). Ide o nárok na stavbu modernizácie trate Púchov – Žilina, I. etapa, úsek Púchov – Považská Teplá vo výške zádržného.

Vývoj opravnej položky k dlhodobým pohľadávkam:

Stav k 31.12.2019	5 402
Tvorba	193
Zúčtovanie	0
Stav k 31.12.2020	5 595

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

9 ZÁSoby

	Obstarávacia cena 2020	Účtovná hodnota 2020	Obstarávacia cena 2019	Účtovná hodnota 2019
Výrobky stroj. a kovosprac. priemyslu	5 301	3 329	6 613	4 578
Výrobky elektrotech. priemyslu	4 414	2 349	4 962	2 720
Výrobky hutníckeho priemyslu	3 015	2 700	4 842	3 638
Výrobky chemického priemyslu	1 139	947	1 284	1 065
Osobné ochranné pracovné prostriedky a rovnošaty	490	472	527	503
Stavebné materiály a výrobky drevospracujúceho priemyslu	1 227	1 035	3 098	2 905
Ostatný materiál	522	387	519	409
Zásoby celkom	16 108	11 220	21 845	15 818

Spoločnosť vytvorila opravné položky k pomalyobrátkovým a zastaraným zásobám porovnaním ocenenia v účtovníctve k 31. decembru 2020 s čistou realizovateľnou hodnotou.

Vývoj opravnej položky k zásobám:

Stav k 31.12.2019	6 027
Tvorba	2 891
Vyradenie zásob	-275
Zánik opodstatnenosti	-3 755
Stav k 31.12.2020	4 888

10 KRÁTKODOBÉ POHĽADÁVKY Z OBCHODNÉHO STYKU

	<i>31. decembra</i> 2020	<i>31. decembra</i> 2019
Pohľadávky z obchodného styku	15 656	15 028
z toho pohľadávky Cargo za ŽI za rok 2010	0	3 737
Poskytnuté preddavky	206	223
Ostatné pohľadávky z obchodného styku	1 351	1 785
Opravné položky	-3 464	-2 826
Krátkodobé pohľadávky z obchodného styku celkom	13 749	14 210

Pohľadávky po lehote splatnosti sú v hodnote 4 815 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 7 845 tis. EUR). Pohľadávky z obchodného styku sú bezúročné a vo všeobecnosti splatné od 14 do 60 dní (poznámka 3).

Vývoj opravnej položky k pohľadávkam z obchodného styku:

	Opravné položky ku krátkodobým pohľadávkam	<i>Z toho: OP k pohľadávkam voči dlžníkom v konkurze</i>
Stav k 31.12.2019	2 826	1 224
Tvorba	1 656	171
Zúčtovanie z dôvodu odpisu pohľadávky	-533	-324
Zúčtovanie z dôvodu úplného alebo čiastočného uhradenia	-485	-6
Stav k 31.12.2020	3 464	1 065

11 OSTATNÉ POHĽADÁVKY A AKTÍVA

	<i>31. decembra</i> 2020	<i>31. decembra</i> 2019
Ostatné pohľadávky	8 887	3 501
Pohľadávky voči štátu	14 059	11 729
Náklady budúcich období	1 221	2 336
Opravné položky	-1 693	-104
Ostatné pohľadávky a aktíva celkom	22 474	17 462

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 10 568 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 10 339 tis. EUR). Najvyšší nárok je na stavbu modernizácia trate Púchov – Žilina, I. etapa, úsek Púchov – Považská Teplá vo výške 4 900 tis. EUR za fakturované práce. Súčasťou pohľadávky voči štátu je aj nárok na kompenzáciu finančných dopadov spojených so znížením úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre pre nákladných dopravcov vo výške 1 646 tis. EUR. Nárok súvisí s poskytovaním zliav dopravcom do 31. decembra 2020 (poznámka 24). Zároveň v pohľadávkach voči štátu Spoločnosť eviduje nadmerný odpočet DPH vo výške 1 845 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 1 414 tis. EUR).

Vývoj opravnej položky k ostatným pohľadávkam:

Stav k 31.12.2019	104
Tvorba	1 618
Zúčtovanie z dôvodu odpisu pohľadávky	-26
Zúčtovanie z dôvodu úplného alebo čiastočného uhradenia	-3
Stav k 31.12.2020	1 693

12 PENIAZE A PEŇAŽNÉ EKVIVALENTY

	<i>31. decembra</i> 2020	<i>31. decembra</i> 2019
Hotovosť a ceniny	35	75
Peniaze v banke	102 031	119 931
Peniaze a peňažné ekvivalenty vo výkaze finančnej pozície	102 066	120 006
Kreditné karty	0	-1
Peniaze a peňažné ekvivalenty vo výkaze peňažných tokov	102 066	120 005

V konečnom stave peňazí a peňažných ekvivalentov je zahrnutý prijatý úver vo výške 25 714 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 30 000 tis. EUR) na obstaranie diagnostických vozidiel a taktiež sú tam zahrnuté zálohové platby účelovo viazané na financovanie projektov Nástroja na prepájanie Európy (Connecting Europe Facility - CEF) vo výške 31 497 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 30 058 tis. EUR). Projekty sú zamerané na zlepšenie dopravnej, energetickej a telekomunikačnej siete EÚ.

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

Zálohové platby k 31. decembru 2020 sú viazané na nasledovné projekty: (v tis. EUR)

Modernizácia železničnej trate:

Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR	16 656
Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad Tatry (mimo) - 1. etapa (Poprad – Lučivná)	9 031
Dostavba zriaďovacej stanice Žilina - Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina - úsek Žilina (mimo) - Varín	2 551
Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR - Čadca - Krásno nad Kysucou	2 325
Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR; úsek Malacky (mimo) - Kúty, PD	887
Implementácia GSM - R do siete ŽSR, úsek Varín - Košice - Čierna nad Tisou štátna hranica	47

Úrokové sadzby z vkladov na bežných účtoch v bankách sa pohybovali v rozmedzí od -0,5 % p. a. do 0,15 % p. a..



13 VLASTNÉ IMANIE

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

Na základe Uznesenia Správnej rady ŽSR zo zasadnutia dňa 16. apríla 2020 sa výsledok hospodárenia za minulé účtovné obdobie - strata vo výške 2 307 tis. EUR zúčtoval s prebytkom rezervného fondu.

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 2020 boli korigované administratívne hodnoty pozemkov vo výške 596 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 1 745 tis. EUR).

Kapitálové fondy tiež zahŕňajú precenenia zamestnaneckých požitkov v súlade s IAS 19, ktoré sú založené na poistno-matematických metódach a odloženú daň súvisiacu s precenením zamestnaneckých požitkov. Kumulatívna hodnota precenenia zamestnaneckých požitkov bola preúčtovaná z akumulovaných ziskov. Vo výkazoch bolo upravené porovnateľné obdobie.

Zákonný rezervný fond sa tvorí v zmysle § 15 zákona č. 258/1993 Z. z. o Železniciach Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov a dopĺňa sa sumou vo výške minimálne 5 % zo zisku, a to až do výšky 5 % z hodnoty majetku, s ktorým majú ŽSR právo hospodárenia, okrem hodnoty železničnej infraštruktúry. Účtovná hodnota majetku v správe ŽSR, okrem majetku železničnej infraštruktúry bola k 31. decembru 2020 vo výške 212 254 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 201 613 tis. EUR). Zákonný rezervný fond je vytvorený vo výške 19 597 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 21 904 tis. EUR), čo predstavuje viac ako 5 % z hodnoty majetku, okrem hodnoty železničnej infraštruktúry.

14 ÚVERY

	<i>31. decembra 2020</i>	<i>31. decembra 2019</i>
Krátkodobé úvery vrátane krátkodobej časti dlhodobých úverov		
Euro		
Tatrabanka - investičný úver, splatnosť 31. decembra 2021	10 000	10 000
Tatrabanka - investičný úver, splatnosť 31. decembra 2021	1 500	750
	11 500	10 750
Kreditné karty	0	1
Krátkodobé úvery vrátane krátkodobej časti dlhodobých úverov celkom	11 500	10 751
Úvery		
Euro		
Tatrabanka - investičný úver, splatnosť 30. júna 2026	42 740	52 740
Tatrabanka - investičný úver, splatnosť 31. decembra 2027	27 750	14 250
SIH, splatnosť 31. decembra 2042	29 987	30 000
Dlhodobé úvery	100 477	96 990
Úvery celkom	111 977	107 741

V roku 2020 bol načerpaný zostatok z investičného úveru z Tatra banky a. s. vo výške 15 000 tis. EUR na financovanie investičných akcií.

V roku 2020 bol úver poskytnutý z National Development Fund II., a. s (SIH) znížený na úroveň ceny za dielo v zmysle uzatvorených zmlúv na nákup diagnostických vozidiel pre meranie geometrickej polohy koľaje a defektoskopie koľajníc. Z načerpaného úveru bolo použitých 4 273 tis. EUR na úhradu 1. etapy dodávky. Použité úveru je v zmysle harmonogramu dodávok do 30. decembra 2022.

Výška úrokov za rok 2020 je 199 tis. EUR, z toho úrokové náklady sú 139 tis. EUR (za rok 2019: 128 tis. EUR). Úroky účtované do obstarávacej ceny investícií sú vo výške 60 tis. EUR (v roku 2019: 1 tis. EUR) (poznámka 4).

15 ŠTÁTNE DOTÁCIE A DOTÁCIE EÚ

Operačný program integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020 (OPII)

V rámci Operačného programu integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020 Spoločnosť v roku 2020 čerpala investičné dotácie v celkovej výške 54 572 tis. EUR (v roku 2019: 65 622 tis. EUR) na nižšie uvedené akcie.

	2020	2019
Prioritná os č. 1		
Trať Púchov - Žilina, I. etapa, úsek Púchov - Považská Teplá	36 206	62 691
Dopravný uzol Bratislava - štúdia realizovateľnosti	0	779
Dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička (Uzol Žilina), PD	0	78
Prioritná os č. 3		
Zastávka Pezinok - záchytné parkovisko pre IAD, PD	1	1
Zastávka Ivanka pri Dunaji - záchytné parkovisko pre IAD, PD	4	1
Zastávka Pezinok - záchytné parkovisko pre IAD, realizácia	185	1 758
Zastávka Ivanka pri Dunaji - záchytné parkovisko pre IAD, realizácia	1 637	0
Prioritná os č. 5		
Komunikačná infraštruktúra služieb telematiky	16 510	0
Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou - Humenné, PD	29	314
	54 572	65 622

V roku 2020 Spoločnosť vrátila prostriedky EÚ a ŠR za projekty OPII v celkovej výške 50 tis. EUR z dôvodu korekcií a nezrovnalostí.

Investičné dotácie zo ŠR

Spoločnosť čerpala v roku 2020 investičné dotácie zo ŠR v zmysle zmluvy z rozpočtovej kapitoly MDV SR vo výške 43 054 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 65 635 tis. EUR). Z uvedenej dotácie bolo zabezpečené financovanie investičných akcií v rámci rozpočtových prvkov:

	2020	2019
Výstavba a obnova železničnej siete	20 330	40 635
z toho rekonštrukcia ozubnice Štrba - Štrbské Pleso	12 010	0
Spolufinancovanie nad rámec finančnej medzery (OPII)	22 724	25 000
<i>Z toho najvýznamnejšie čerpanie na investičné akcie:</i>		
Trať Púchov - Žilina, I. etapa, úsek Púchov - Považská Teplá	15 979	23 187
Komunikačná infraštruktúra služieb telematiky	4 626	0
Dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička (Uzol Žilina), PD	1 250	890
	43 054	65 635



V rámci medzirezortného podprogramu Podpora obrany boli v zmysle zmluvy o poskytnutí finančných prostriedkov z MDV SR pridelené prostriedky v roku 2020 vo výške 400 tis. EUR (v roku 2019: 400 tis. EUR). Z načerpaných transferov boli použité prostriedky vo výške 680 tis. EUR na výstavbu nakladacieho a vykladacieho priestoru a prístupových ciest v Sása Pliešovce. Nepoužité finančné prostriedky boli presunuté do nasledujúceho obdobia.

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 na stavbu modernizácia trate úsek Púchov - Považská Teplá vo výške 23 147 tis. EUR.

Celkový stav štátnych dotácií a dotácií EÚ

Stav k 31.12.2019	1 628 979
Načerpanie dotácií	
Operačný program integrovaná infraštruktúra 2014-2020	54 572
Investičné dotácie zo ŠR	43 739
Nárok na dotácie (zvýšenie)	264
Použitie dotácie vo výške odpisov a vratky	69 466
Použitie dotácie na zvýšenie základného imania	1 975
Použitie zálohy CEF (zvýšenie)	3 947
Stav k 31.12.2020	1 664 010
Z toho dlhodobá časť	1 598 391
krátkodobá časť	65 619



16 ČASOVÉ ROZLIŠENIE

	<i>31. decembra</i> 2020	<i>31. decembra</i> 2019
Bezodplatne prijatý odpisovaný dlhodobý majetok	13 651	13 824
Bezodplatne prijatý materiál – COVID-19	12	0
Ostatné výnosy budúcich období	190	190
Výdavky budúcich období	10	81
Časové rozlíšenie celkom	13 863	14 095

Najvýznamnejšie položky bezodplatne prijatého odpisovaného majetku tvoria najmä položky prevzatých objektov vyvolaných investícií od Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. v účtovnej hodnote 3 204 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 3 304 tis. EUR), prevzatých darovaných úprav oznamovacích a zabezpečovacích zariadení od spoločnosti Žilina Invest, s. r. o. v účtovnej hodnote 1 962 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 2 191 tis. EUR) a prevzaté objekty vyvolaných úprav od MDV SR v účtovnej hodnote 844 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 876 tis. EUR).

17 REZERVY

	<i>31. decembra</i> 2020	<i>31. decembra</i> 2019
Environmentálna záťaž - dlhodobá časť	12 404	12 590
- krátkodobá časť	206	206
Súdne spory	1 842	2 039
Rezervy na demoláciu objektov	2 125	2 617
Rezervy celkom	16 577	17 452

Vývoj rezerv:

	Rezerva na environmentálne záťaže	Rezerva na súdne spory	Rezerva na demoláciu objektov	Rezervy celkom
Stav k 31.12.2019	12 796	2 039	2 617	17 452
Tvorba	0	226	226	452
Úrokové náklady	20	0	0	20
Zrušenie - pominutie dôvodu	-1	-366	-629	-996
Použitie z dôvodu zrealizovania	-205	-57	-89	-351
Stav k 31.12.2020	12 610	1 842	2 125	16 577

Rezerva na environmentálne záťaž

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 nasledujúcich 1 - 10 rokov. V roku 2020 pokračovalo odstraňovanie starých ekologických záťaží z prostriedkov ŽSR v lokalite Čierna nad Tisou. Spoločnosť vykonala v súlade s environmentálnymi zásadami revíziu vytvorenej rezervy. Na základe toho nebolo potrebné vyradovať zo zoznamu žiadnu environmentálnu záťaž. Zrušenie rezerv bolo vo výške 1 tis. EUR. Dlhodobá časť rezervy je k 31. decembru 2020 prepočítaná bezrizikovou úrokovou mierou 2,0 % (k 31. decembru 2019: 2,0 %).

Úrokové náklady zo zúčtovania diskontu k týmto rezervám v dôsledku plynutia času predstavujú výšku 20 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 11 tis. EUR).

Rezerva na súdne spory

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 1 842 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 2 039 tis. EUR).

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

Rezerva na demoláciu objektov

V súlade so zásadami na tvorbu rezerv Spoločnosť vytvorila k 31. decembru 2020 rezervu vo výške budúcich nákladov na demoláciu všetkých objektov a prevádzkových zariadení, ktoré sú v zlom technickom stave.

Hodnota rezervy bola stanovená na základe odborného odhadu nákladov na vykonanie demolácie, vrátane nákladov na súvisiacu úpravu terénu. K 31. decembru 2020 je hodnota rezervy vo výške 2 125 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 2 617 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.).

18 ZAMESTNANECKÉ POŽITKY

	<i>31. decembra</i>	<i>31. decembra</i>
	2020	2019
Zamestnanecké požitky - dlhodobá časť	42 543	44 432
- krátkodobá časť	3 788	3 663
Zamestnanecké požitky celkom	46 331	48 095

Vývoj zamestnaneckých požitkov:

	2020	2019
Stav k 1.1.	48 095	43 425
Tvorba	3 162	2 661
Zúčtovanie z dôvodu zrealizovania	-3 218	-1 914
Precenenie zamestnaneckých požitkov po skončení zamestnania	-1 708	3 923
Stav k 31.12.	46 331	48 095

Rezerva na zamestnanecké požitky

K 31. decembru 2020 má Spoločnosť zaúčtovanú rezervu vo výške 46 331 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 48 095 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 34).

Spoločnosť má programy so stanovenými požitkami, na základe ktorých všetkým 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).

Žiadny z týchto programov nie je finančne samostatný. Výška rezervy sa stanovila použitím prírastkovej poistno-matematickej metódy na základe finančných a poistno-matematických veličín a predpokladov, ktoré sú odrazom oficiálnych štatistických údajov a sú v súlade s predpokladmi podnikateľského plánu Spoločnosti.

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

Hlavné použité poistno-matematické predpoklady:

Diskontná sadzba	0,95 % p. a.
Budúci nárast miezd	v roku 2021 o 0 % p. a., v roku 2022 o 1,9% a v nasledujúcich rokoch o 2,90 % p. a.
Úmrtnosť	Úmrtnosť slovenskej populácie, na základe Úmrtnostných tabuliek vydaných Štatistickým úradom SR z rokov 2008 – 2012

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 9,11 %;
- 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 3,40 %;
- pokles fluktuácie o 10 % pre všetky nasledujúce roky, za predpokladu, že iné predpoklady vstupujúce do výpočtu zostanú nezmenené, má za následok nárast záväzku o 0,76 %;
- 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 1,03 %.

Štruktúra nákladov zamestnaneckých požitkov

	Zamestnanecké požitky počas zamestnania	Zamestnanecké požitky po skončení zamestnania	Spolu
Predchádzajúci stav k 31.12.2019	6 495	41 600	48 095
Náklady na súčasné a minulé služby	307	1 918	2 225
náklady na súčasnú službu	300	1 856	2 156
náklady na minulé služby	7	62	69
Úrokové náklady	84	541	625
Precenenia (zisky a straty poistnej matematiky)	312	-1 708	-1 396
- zmeny demografických predpokladov	69	727	796
- zmeny finančných predpokladov	156	-2 891	-2 735
- vyplývajúce z praxe	87	456	543
Platby z programu (Vyplatené požitky)	-698	-2 520	-3 218
Konečný stav k 31.12.2020	6 500	39 831	46 331

Priemerná splatnosť zamestnaneckých požitkov počas zamestnania je 7,29 rokov, pre budúce benefity je 11,49 rokov a priemerná splatnosť zamestnaneckých požitkov po skončení zamestnania je 9,94 rokov, pre budúce benefity je 14,99 rokov.

Precenenia zamestnaneckých požitkov po skončení zamestnania k 31. decembru 2020 zisk vo výške 1 708 tis. EUR sú vykazované vo vlastnom imaní a v ostatnom komplexnom výsledku (k 31. decembru 2019: strata 3 923 tis. EUR).

19 OSTATNÉ DLHODOBÉ ZÁVÄZKY

	<i>31. decembra</i> 2020	<i>31. decembra</i> 2019
Závazky zo sociálneho fondu	313	348
Ostatné dlhodobé záväzky	22 692	21 389
Závazok z prenájmu	5 942	9 476
Nájomné prijaté vopred	2 026	2 209
Zálohové platby CEF	16 202	16 735
Ostatné dlhodobé záväzky celkom	47 175	50 157

Nárast ostatných dlhodobých záväzkoch bol spôsobený zaúčtovaním zádržného z investičných faktúr.

Štruktúra sociálneho fondu:

	2020	2019
Stav fondu k 1.1.	348	542
Tvorba	1 771	1 713
Čerpanie	1 806	1 907
z toho príspevok na stravovanie	691	621
Zostatok k 31.12.	313	348

20 KRÁTKODOBÉ ZÁVÄZKY Z OBCHODNÉHO STYKU

	<i>31. decembra</i> 2020	<i>31. decembra</i> 2019
Závazky z obchodného styku	52 061	63 925
Prijaté preddavky	1 847	1 883
Ostatné záväzky	1 091	2 128
Krátkodobé záväzky z obchodného styku celkom	54 999	67 936

Z celkovej hodnoty krátkodobých záväzkov z obchodného styku eviduje Spoločnosť 33 166 tis. EUR investičných záväzkov (k 31. decembru 2019: 49 359 tis. EUR) a 21 833 tis. EUR prevádzkových záväzkov (k 31. decembru 2019: 18 577 tis. EUR). Prijaté preddavky predstavujú najmä prijaté zálohy zo zmlúv o budúcej kúpnej zmluve.

21 ZÁVÄZKY VOČI VEREJNOPRÁVNYM INŠTITÚCIÁM

	<i>31. decembra</i> 2020	<i>31. decembra</i> 2019
Záväzky voči poisťovniam	9 201	8 883
Záväzky voči daňovému úradu	2 037	2 008
Záväzky voči verejnoprávnym inštitúciám celkom	11 238	10 891

22 OSTATNÉ ZÁVÄZKY

	<i>31. decembra</i> 2020	<i>31. decembra</i> 2019
Zamestnanci	17 940	17 217
Zálohové platby CEF	15 295	13 323
Ostatné záväzky	549	2 830
Záväzky z prenájmu	3 617	3 560
Ostatné záväzky celkom	37 401	36 930

23 VÝNOSY Z PREVÁDZKOVANIA ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

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.

	<i>31. decembra</i> 2020	<i>31. decembra</i> 2019
Poplatky za prístup ŽI - nákladná doprava	20 341	21 626
Poplatky za prístup ŽI - osobná doprava	50 737	54 643
Poplatky za prístup k železničnej infraštruktúre celkom	71 078	76 269

Pokles dopravných výkonov a s tým súvisiacich poplatkov za prístup k ŽI je v dôsledku opatrení na zamedzenie šírenia ochorenia COVID-19. V osobnej doprave sa na poklese podieľala najmä Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. o 2 662 tis. EUR. Pokles v osobnej doprave bol spôsobený zmenou GVD – bola pozastavená medzinárodná osobná doprava, bol značný pokles vnútroštátnej osobnej dopravy z dôvodu obmedzenia mobility obyvateľstva. V nákladnej doprave sa na poklese podieľal najmä dopravca ZSSK Cargo, a. s. v objeme 3 197 tis. EUR.

	31. decembra 2020	31. decembra 2019
Predaj doplnkových služieb ŽI - nákladná doprava	28	22
Predaj doplnkových služieb ŽI - osobná doprava	0	32
Predaj doplnkových služieb ŽI celkom	28	54

Celkový počet dopravcov k 31. decembru 2020 predstavoval 52, z toho 31 slovenských dopravcov a 21 zahraničných dopravcov. Počas roka 2020 prevádzkovalo na tratiach ŽSR osobnú dopravu 6 dopravcov a nákladnú dopravu 46 dopravcov.

24 DOTÁCIA NA PREVÁDZKOVANIE ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

V zmysle dodatkov č. 7 – č. 9 k Zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2017 - 2021 uzatvorenej medzi MDV SR a ŽSR dostala Spoločnosť v roku 2020 prevádzkovú dotáciu na pokrytie ekonomicky oprávnených nákladov vo výške 302 495 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 290 950 tis. EUR) a bude vyhodnotená v priebehu roka 2021. Protokolárne bola dňa 7. októbra 2020 vyhodnotená Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry za rok 2019, pričom boli potvrdené predložené výsledky - ŽSR dosiahli za rok 2019 vyrovnaný výsledok hospodárenia rovný nule zo Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry.

Na základe platnej ZPŽI bola ŽSR poskytnutá kompenzácia finančných dopadov spojených so znížením úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre pre nákladných dopravcov vo výške 22 500 tis. EUR a vo výške 1 646 tis. EUR evidujú ŽSR pohľadávku voči štátu ako nárok na dotáciu, ktorý súvisí s poskytovaním zliav dopravcom do 31. decembra 2020 (k 31. decembru 2019: 26 397 tis. EUR). Pri tejto kompenzácii bola dodržaná podmienka dôsledného uplatňovania nediskriminačného prístupu voči nákladným dopravcom a zúčtovanie prebiehalo v súlade so zmluvnými podmienkami.

	31. decembra 2020	31. decembra 2019
Dotácie na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	302 495	290 950
Vyhodnotenie protokolu ZPŽI	0	-3
Kompenzácia zo zníženia poplatkov za prístup	24 146	26 397
Dotácie a kompenzácia na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry celkom	326 641	317 344

25 PREVÁDZKOVANIE A KONCESIE TIP

Spoločnosť na základe súhlasu vlády uzatvorila 21. decembra 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	31. decembra
	2020	2019
Tržby z prenájmu TIP - Lužianky	1 077	1 022
Tržby za prevádzkové výkony - TIP Lužianky	1 572	537
Tržby z poplatku za užívanie koncesného majetku	2 400	1 600
Prevádzkovanie a koncesie TIP celkom	5 049	3 159

26 ELEKTRICKÁ ENERGIA

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

	31. decembra	31. decembra
	2020	2019
Tržby za predaj trakčnej elektriny	28 785	32 200
Tržby z distribúcie trakčnej elektriny	31 634	37 335
Tržby za predaj netrakčnej elektriny	1 484	1 615
Tržby z distribúcie netrakčnej elektriny	2 151	2 348
Tržby z predaja elektriny - národný jadrový fond	1 566	1 583
Tržby za elektrickú energiu celkom	65 620	75 081

27 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	31. decembra
	2020	2019
Tržby za výkony v oblasti informatiky	2 732	2 741
Tržby za telekomunikačné služby - dátové	1 746	1 705
Tržby za telekomunikačné služby - hlasové	376	387
Tržby za telekomunikačné služby - ostatné	404	410
Tržby za telekomunikačné služby a informatiku celkom	5 258	5 243

28 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, žeriavov, koľajových váh, a podobne). Platby realizované za operatívny prenájom majetku sa vykazujú ako výnos rovnomerne počas celého obdobia trvania prenájmu.

	31. decembra	31. decembra
	2020	2019
Tržby z prenájmu - nebytové priestory	4 980	5 522
Tržby z prenájmu - pozemky	2 643	2 646
Tržby z prenájmu - bytové priestory	602	609
Tržby z prenájmu - hnutelný majetok	295	312
Zisk z predaja dlhodobého majetku	492	3 093
Zisk z predaja materiálu	630	206
Výnosy z majetku celkom	9 642	12 388

V zmysle zákona č. 155/2020 Z. z., ktorým sa dopĺňa zákon č. 71/2013 Z. z. o poskytovaní dotácií na úhradu nájomného v pôsobnosti Ministerstva hospodárstva SR v z. n. p. poskytli ŽSR nájomcom 50 % zľavu na nájomnom v súvislosti s pandémiou COVID-19 vo výške 34 tis. EUR. Žiadosti na poskytnutie dotácie podáva prenajímateľ za súčinnosti nájomcu a za obdobie sťaženého užívania od októbra 2020 sa žiadosti podávajú do 30. marca 2021.

29 OSTATNÉ VÝNOSY

	<i>31. decembra</i> 2020	<i>31. decembra</i> 2019
Tržby za vlečkové výkony a ostatné technické služby	1 720	1 907
Tržby za dodávku tepla a pary (výroba tepla)	1 350	1 370
Tržby za školenie, vzdelávanie	1 000	1 342
Tržby za vodné a stočné	663	688
Tržby za ubytovacie služby	598	865
Tržby závodných jedální a stravovacie služby	241	337
Aktivácia	5 538	8 734
Výzisk materiálu	1 660	1 326
Bezodplatne prijatý materiál – COVID-19	36	0
Ostatné výnosy	3 120	3 178
Predaj ostatných služieb celkom	15 926	19 747

30 ČISTÝ OBRAT

	<i>31. decembra</i> 2020	<i>31. decembra</i> 2019
Tržby z predaja služieb	162 192	176 244
Tržby za tovar	82	69
Dotácia v zmysle ZPŽI	326 641	317 344
Čistý obrat celkom	488 915	493 657

31 MATERIÁL

	<i>31. decembra</i> 2020	<i>31. decembra</i> 2019
Spotreba materiálu	-18 764	-22 373
Spotreba pohonných hmôt	-3 305	-4 410
Spotreba hmotného majetku	-2 736	-1 671
- Tvorba /+ Zúčtovanie opravných položiek k zásobám	1 139	-1 903
Materiál a suroviny celkom	-23 666	-30 357

32 ENERGIE

	<i>31. decembra</i> 2020	<i>31. decembra</i> 2019
Elektrina	-70 008	-79 539
Plyn	-2 067	-2 047
Para a teplo	-3 885	-3 973
Voda	-1 130	-1 420
Energie celkom	-77 090	-86 979

33 SLUŽBY

	<i>31. decembra</i> 2020	<i>31. decembra</i> 2019
Opravy a udržiavanie	-12 717	-15 035
Náklady na zneškodnenie odpadu	-580	-380
Náklady na upratovanie, čistenie	-4 789	-4 931
Náklady na informačné technológie	-8 022	-7 686
Náklady za výkony strojov a zariadení s obsluhou	-391	-745
Platené nájomné a odplaty	-519	-535
Náklady na vyhotovenie geometrických plánov, znaleckých posudkov, štúdií, prieskumy trhov	-385	-1 394
Náklady na telekomunikačné služby	-1 147	-1 134
Náklady za stočné, odvoz kalov	-1 167	-1 256
Náklady na defektoskopiu a diagnostiku	-1 925	-2 868
Prepravné, ak nie je súčasťou obstarávacej ceny	-273	-469
Náklady na softvér a softvérové licencie	-236	-185
Stráženie, bezpečnostné a pátracie služby	-1 360	-1 602
Náklady na poradenstvo, audit, konzultačné služby	-249	-737
z toho náklady za služby auditorskej spoločnosti	-70	-70
Náklady na búracie a demontážne práce	-656	0
Ostatné	-1 924	-5 057
Prijaté služby celkom	-36 340	-44 014

34 OSOBNÉ NÁKLADY

	<i>31. decembra</i> 2020	<i>31. decembra</i> 2019
Mzdové náklady	-196 482	-186 076
Náklady na sociálne zabezpečenie	-74 964	-71 044
Rezerva na zamestnanecké požitky	56	-746
Ostatné osobné náklady	-15 143	-15 606
Osobné náklady celkom	-286 533	-273 472

Priemerný prepočítaný počet zamestnancov počas účtovného obdobia k 31. decembru 2020 bol 13 630,52 (k 31. decembru 2019: 13 623,01) a počet zamestnancov k 31. decembru 2020 bol 13 704 (k 31. decembru 2019: 13 716 zamestnancov), z toho počet vedúcich zamestnancov v priamej riadiacej pôsobnosti generálneho riaditeľa je 34 (k 31. decembru 2019: 34).



35 ODPISY A OPRAVNÉ POLOŽKY K DLHODOBÉMU MAJETKU

	<i>31. decembra</i> 2020	<i>31. decembra</i> 2019
Odpisy a zostatková hodnota likvidovaného majetku	-148 957	-168 713
Zúčtovanie časového rozlíšenia vo výške odpisov	70 117	87 955
Opravné položky k dlhodobému majetku	-2 498	2 592
Odpisy a opravné položky k dlhodobému majetku celkom	-81 338	-78 166

36 OSTATNÉ PREVÁDZKOVÉ NÁKLADY NETTO

	<i>31. decembra</i> 2020	<i>31. decembra</i> 2019
Cestovné	-3 733	-4 410
Dane a poplatky	-3 420	-2 832
Poistenie majetku	-3 001	-3 348
Ostatné náklady a výnosy	619	921
- Tvorba / + Zúčtovanie opravných položiek k pohľadávkam	-2 227	12 622
- Tvorba / + Zúčtovanie rezervy na súdne spory	197	416
Zúčtovanie rezervy na environmentálnu záťaž	206	831
Ostatné prevádzkové náklady netto celkom	-11 359	4 200

37 OSTATNÉ FINANČNÉ NÁKLADY A VÝNOSY

	<i>31. decembra</i> 2020	<i>31. decembra</i> 2019
Bankové výdavky	-20	-7
Úroky z prenájmu	-227	-194
Ostatné finančné náklady	-22	-12
Úrokové výnosy	3	11
Ostatné finančné výnosy	701	5
Ostatné finančné náklady a výnosy celkom	435	-197

38 DAŇ Z PRÍJMOV

	31. decembra 2020	31. decembra 2019
Výsledok hospodárenia pred zdanením podľa SÚŠ*	-16 738	7
z toho teoretická daň pri sadzbe	21% -3 515	21% 2
Daňový vplyv		
Položky zvyšujúce výsledok hospodárenia	56 454	82 975
Položky znižujúce výsledok hospodárenia	-31 384	-62 692
Základ dane (+) / Daňová strata (-)	7 332	20 291
Základ dane znížený o odpočet daňovej straty	0	0
Odložená daň	-54 754	-55 184
Daňový náklad	0	0
Dočasné rozdiely medzi účtovnou hodnotou majetku a daňovou základňou, z toho:	352 258	376 174
Odpočítateľné	-35 883	-32 138
- opravné položky k dlhodobému majetku	-21 308	-19 003
- opravné položky k pohľadávkam	-9 687	-7 108
- opravné položky k zásobám	-4 888	-6 027
Zdaniteľné	388 141	408 312
- dlhodobý majetok	388 062	406 950
- výnosy sledované po zaplatení	79	1 362
Dočasné rozdiely medzi účtovnou hodnotou záväzkov a daňovou základňou, z toho:	-65 600	-67 721
Odpočítateľné	-65 600	-67 721
- rezervy účtované do nákladov	-67 240	-63 450
- rezervy účtované do vlastného imania	1 708	-3 923
- náklady sledované po zaplatení	-68	-348
Zdaniteľné	0	0
Možnosť umorovať daňové straty v budúcnosti	25 924	45 671
Sadzba dane z príjmov	21%	21%
Odložená daň (+pohľadávka/-záväzok):		
- odložená daň netto pri platnej sadzbe dane	-59 840	-65 599
- odložená daň zaúčtovaná vo vlastnom imaní	-359	824
- odložená daň z možnosti umorovať daňové straty v budúcnosti	5 444	9 591
Spolu odložená daň (+pohľadávka/-záväzok)	-54 754	-55 184
Zmena odloženého daňového záväzku	430	-1 574
zaúčtovaná ako náklad	1 613	-2 477
zaúčtovaná do vlastného imania	-1 183	903

*SÚŠ = slovenské účtovné štandardy

Spoločnosť v zdaňovacom období 2020 umorila kumulatívne daňové straty vo výške 7 332 tis. EUR a vykázala základ dane vo výške 0 EUR (k 31. decembru 2019: po umorení kumulatívnych daňových strát 20 291 tis. EUR základ dane vo výške 0 EUR).

Spoločnosti bola v zdaňovacom období 2020 zrazená daň vyberaná zrážkou vo výške 1 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 2 tis. EUR).

K dátumu výkazu finančnej pozície Spoločnosť zaúčtovala do vlastného imania odložený daňový záväzok z precenenia zamestnaneckých požitkov vo výške 1 183 tis. EUR (k 31. decembru 2019: odloženú daňovú pohľadávku vo výške 903 tis. EUR) a do nákladov odloženú daňovú pohľadávku vo výške 1 613 tis. EUR (k 31. decembru 2019: odložený daňový záväzok 2 477 tis. EUR).

39 BUDÚCE ZÁVÄZKY

Závazky 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 kapitálových výdavkov na roky 2021 až 2023:

<i>Rok</i>	<i>Trate a infraštruktúra</i>	<i>IT a telekomunikácie</i>	<i>Celkom</i>
2021	226 318	825	227 143
2022	150 135	565	150 700
2023	68 909	565	69 474
Celkom	445 362	1 955	447 317

40 PODMIENENÉ AKTÍVA A PODMIENENÉ ZÁVÄZKY

ŽSR evidujú súdne spory vo výške 52 757 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 vo výške 181 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 2 191 tis. EUR).

41 TRANSAKČIE SO SPRIAZNENÝMI OSOBAMI

Z hľadiska významnosti objemu realizovaných obchodov v roku 2020 najvýznamnejšie transakcie sú realizované so Železničnou spoločnosťou Slovensko, a. s., a so Železničnou spoločnosťou Cargo Slovakia, a. s., ktorých jediným akcionárom je štát. Tržby za prístup k železničnej infraštruktúre Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s., predstavujú 12,10 % (k 31. decembru 2019: 12,91 %) a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s., predstavujú 2,93 % (k 31. decembru 2019: 3,34 %) z celkových tržieb vrátane dotácie ZPŽI za poskytnuté služby (poznámka 23, 24).

Prehľad záväzkov a pohľadávok:

	ZSSK CARGO		ZSSK	
	31. decembra 2020	31. decembra 2019	31. decembra 2020	31. decembra 2019
Záväzky	24	36	77	83
Pohľadávky	2 840	6 293	2 331	807
Opravné položky	5	3	29	19

V zmysle Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry v znení neskorších dodatkov dostala Spoločnosť dotáciu na pokrytie ekonomicky oprávnených nákladov, ktorá bola v roku 2020 poskytnutá vo výške 302 495 tis. EUR a protokolárne bude vyhodnotená do polroka 2021. Na základe tejto zmluvy bola Spoločnosti poskytnutá aj dotácia vo výške 22 500 tis. EUR ako kompenzácia finančných dopadov spojených so znížením úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre nákladným dopravcom (poznámka 24). Zľavy nákladným dopravcom boli v zmysle zmluvy poskytnuté do 31. decembra 2020 v celkovej hodnote 24 146 tis. EUR. Rozdiel medzi dotáciou a poskytnutou celkovou zľavou je vykázaný ako pohľadávka voči MDV SR vo výške 1 646 tis. EUR. Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry za rok 2019, bola protokolárne vyhodnotená dňa 7. októbra 2020, z čoho vyplynulo, že ŽSR dosiahli za rok 2019 vyrovnaný výsledok hospodárenia rovný nule.

Spoločnosť z rozpočtovej kapitoly MDV SR čerpá investičné dotácie na modernizáciu a rozvoj majetku železníc (poznámka 15).

ŽSR realizujú dôchodkové pripoistenie prostredníctvom dôchodkových fondov, ktoré spravuje dcérska spoločnosť Stabilita, d. d. s., a. s., s ktorou uzavreli zamestnávateľskú zmluvu (poznámka 7). K 31. decembru 2020 je zapojených 11 676 zamestnancov ŽSR (k 31. decembru 2019: 11 850). Na základe kolektívnej zmluvy ŽSR prispievajú na dôchodkové pripoistenie zamestnancov od 2 % do 5 % z vymeriavacieho základu na určenie poistného. Náklady na pripoistenie sú zúčtované mesačne do osobných nákladov – celkovo za rok 2020 predstavujú 4 774 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 4 521 tis. EUR). Spoločnosť eviduje k 31. decembru 2020 záväzky vo výške 554 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 540 tis. EUR).

Spoločnosť eviduje k 31. decembru 2020 pohľadávky vo výške 1 tis. EUR voči pridruženej spoločnosti Železničná priemyselná stavebná výroba, Čaňa (k 31. decembru 2019: 1 EUR). Tržby za rok 2020 boli 19 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 16 tis. EUR). K 31. decembru 2020 Spoločnosť eviduje záväzky za obstaranie materiálu vo výške 246 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 0 tis. EUR) (poznámka 7).

Za rok 2020 Spoločnosť vyplatila kľúčovému vedeniu Spoločnosti zamestnanecké požitky vo výške 684 tis. EUR (za rok 2019: 693 tis. EUR), z toho Správnej rade 118 tis. EUR (k 31. decembru 2019: 118 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 8, poznámka 10, poznámka 11, poznámka 15, poznámka 21, poznámka 22, poznámka 24).

42 SKUTOČNOSTI, KTORÉ NASTALI PO DNI, KU KTORÉMU SA ZOSTAVUJE ÚČTOVNÁ ZÁVIERKA DO DŇA ZOSTAVENIA ÚČTOVNEJ ZÁVIERKY

V Spoločnosti po dni, ku ktorému sa zostavuje účtovná závierka, nenastali žiadne významné skutočnosti do dňa zostavenia účtovnej závierky, okrem skutočností uvedených v časti Udalosti, ktoré nastali po roku 2020 výročnej správy.

43 SCHVÁLENIE ÚČTOVNEJ ZÁVIERKY

Spoločnosť zostavila účtovnú závierku v poznámkach 1 až 43 a v mene Spoločnosti ju dňa 9. marca 2021 podpísal:


Ing. Miloš Havrila
generálny riaditeľ

Zoznam skratiek a značiek

AROS	Association of Railways Operators of Slovakia - Asociácia železničných dopravcov
a. s.	akciová spoločnosť
BOZP	bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci
CEF	Connecting Europe Facility – Nástroj na prepájanie Európy
CER	Community of European Railway and Infrastructure Companies - Spoločenstvo európskych železničných spoločností a infraštruktúrnych podnikov
ČR	Česká republika
DHM	dlhodobý hmotný majetok
DNM	dlhodobý nehmotný majetok
DRS	dokumentácia na realizáciu stavby
DV	duálne vzdelávanie
EIA	Environmental Impact Assessment - Posudzovanie vplyvov na životné prostredie
EON	ekonomicky oprávnené náklady
EOV	ekonomicky oprávnené výnosy
ERA	agentúra EÚ pre železnice
ERFA	European Rail Freight Association - Európska asociácia nákladnej železničnej dopravy
EÚ	Európska únia
EP	Európsky parlament
FTE	Forum Train Europe
GPK	geometrická poloha koľaje
GSM – R	Global System for Mobile Communications – Railway - Globálny systém pre mobilnú komunikáciu - železnica
hrtkm	hrubý tonový kilometer
IAD	individuálna automobilová doprava
ISI	Informačný systém infraštruktúry
IS MIP	Informačný systém Miestna práca s vozňom
KIS	komunikačné a informačné systémy
km	kilometer
ks	kus
KT	Kapitálový transfer
KV	koľajové vozidlo
KZ	Kolektívna zmluva
MÁV	Magyar Államvasutak Zrt - Maďarské železnice
MDV SR	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
MPK	Medzirezortné pripomienkové konanie
MPPD	Miesta na predaj prepravných dokladov
NFP	nenávratný finančný príspevok
NR SR	Národná rada Slovenskej republiky
OČR	ošetrovanie člena rodiny
OOPP	osobné ochranné pracovné prostriedky
OPII	Operačný program Integrovaná infraštruktúra
OSŽD	Organizácia pre spoluprácu železničných dráh
PD	projektová dokumentácia



PEDAS	fakulta Prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinskej univerzity v Žiline
PN	pracovná neschopnosť
PO	prioritná os
POTR	prechodné obmedzenia traťovej rýchlosti
PRIME	Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe - Platforma európskych železničných manažérov infraštruktúry
PZZ	prejazdové zabezpečovacie zariadenia
RFC	Rail Freight Corridor - Koridory železničnej nákladnej dopravy
RNE	Rail Net Europe – Spoločnosť európskych manažérov infraštruktúry
SEA	Strategic Environmental Assessment - Strategické environmentálne hodnotenie
SOŠ	Stredná odborná škola
SR	Slovenská republika
ŠD	štátna dotácia
ŠP	štipendijný program
ŠR	štátny rozpočet
ŠRT	širokorozchodná trať
TEN –T	Trans-European Transport Network - Transeurópska dopravná sieť
TEN – T CORE	Trans-European Transport Network CORE - Základná Transeurópska dopravná sieť
TIOP	Terminály integrovanej osobnej prepravy
TIP	Terminál intermodálnej prepravy
TTR	Timetabling and Capacity Redesign – Redizajn medzinárodného cestovného poriadku a pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry
UČS	ucelená časť stavby
UIC	International Union of Railways - Medzinárodná únia železníc
VH	výsledok hospodárenia
vlkm	vlakový kilometer
v. j.	výhybková jednotka
VOJ ŽSR	vnútorná organizačná jednotka Železníc Slovenskej republiky
v z. n. p.	v znení neskorších predpisov
ZI	základné imanie
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., Bratislava
Z. z.	zbierka zákonov
ZPŽI	Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry
ŽI	železničná infraštruktúra
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky
ŽST	železničná stanica



Kontakt

Generálne riaditeľstvo ŽSR

Klemensova 8

813 61 Bratislava

Slovenská republika

Infolinka ☎: 00421/2/20 29 20 00

E-mail: GR@zsr.sk

web: www.zsr.sk