



SPRÁVA NEZÁVISLÉHO AUDÍTORA

z auditu účtovnej zvierky

a

Správa k ďalším požiadavkám zákonov a iných právnych predpisov

pre

Železnice Slovenskej republiky

so sídlom v Bratislave

za rok 2022

SPRÁVA NEZÁVISLÉHO AUDÍTORA

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

I. SPRÁVA Z AUDITU ÚČTOVNEJ ZÁVIERKY

Názor

Uskutočnili sme audit priloženej účtovnej závierky Železníc Slovenskej republiky so sídlom v Bratislave, IČO: 31 364 501, ktorá obsahuje výkaz finančnej pozície k 31. decembru 2022, 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 2022 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 63 467 tis. EUR k 31.12.2022, 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 priorít vedením Spoločnosti, technologické zabezpečenie a neodkladnosť plnenia takýchto povinností. Odhady a súvisiace predpoklady sú založené na minulých skúsenostiach a iných faktoroch, považovaných za primerané okolnostiam, na základe ktorých sa formuje východisko pre posúdenie účtovných hodnôt majetku a záväzkov, ktoré nie sú zrejmé z iných zdrojov. Skutočné výsledky sa preto môžu líšiť od odhadov. Hodnota rezervy bola stanovená na základe odhadov, ktoré vypracoval interný environmentálny tím Spoločnosti. Spoločnosť vykonala v súlade s environmentálnymi zásadami revíziu vytvorenej rezervy. Na základe toho Spoločnosť prehodnotila odhad predpokladaných nákladov na sanáciu environmentálnych záťaží.

Zodpovednosť audítora za audit účtovnej závierky

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

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

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

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

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

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

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:
<i>Správnosť a včasnosť zaradenia dlhodobého majetku do používania</i> Prírastky dlhodobého majetku boli v hodnote 243,9 mil. EUR. Kľúčovou záležitosťou auditu je preto správne ocenenie obstarávaného majetku, správne odpisovanie a včasnosť zaradenia dlhodobého majetku do používania.	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 v súvislosti s jeho uvedením do užívania.
<i>Posúdenie, či došlo k zníženiu hodnoty dlhodobého majetku</i> 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.	Testovali sme opravné položky k dlhodobému majetku znižujúce jeho zostatkovú hodnotu. Overili sme správnosť zaúčtovania a vykázania opravných položiek v účtovnej závierke Spoločnosti. V oblasti nedokončených investícií sme vykonali auditorské postupy smerujúce k identifikácii, či existuje významné zníženie hodnoty majetku v predpokladanej výške chýbajúcich odpisov v súvislosti s oneskoreným zaradením majetku do používania.
<i>Správnosť vykázania a rozpúšťania prijatých investičných dotácií</i> Rozhodujúca časť dlhodobého majetku je financovaná z cudzích zdrojov vo forme investičných dotácií prijatých zo štátneho rozpočtu alebo z prostriedkov Európskej únie. Prijaté dotácie na obstaranie dlhodobého majetku sú vykázané ako výnosy budúcich období a do výnosov sa rozpúšťajú v pomernej výške k súvisiacim nákladom dotovaného majetku.	Overili sme vykázanie prijatých investičných dotácií a kapitálových transferov 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.

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.

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 2022 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 neprerušené obdobie našej zákazky, vrátane predchádzajúcich obnovení zákazky a našich opätovných vymenovaní za štatutárnych audítorov, predstavuje 15 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 20. marca 2023.

Neaudítorské služby

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

Banská Bystrica, 21.marca 2023

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 Svätovánska Kiňová, MBA
kľúčový auditorský partner
licencia SKAu č. 936





ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

VÝROČNÁ SPRÁVA 2022



Obsah

Príhovor generálneho riaditeľa	8
Profil spoločnosti	10
Stratégia spoločnosti	10
Orgány spoločnosti	12
Organizačná štruktúra ŽSR	13
Železničná infraštruktúra	14
Prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	14
Úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre	20
Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry	21
Modernizácia a rozvoj železničnej infraštruktúry	22
Ekonomické a finančné ukazovatele	34
Hospodárenie spoločnosti	34
Finančné ukazovatele	35
Majetkové účasti	36
Trvalo udržateľný rozvoj	37
Bezpečnosť	37
Ochrana životného prostredia	38
Ľudské zdroje	40
Výskum a vývoj	44
Riziká a neistoty	45
Medzinárodná spolupráca	50
Medzinárodné udalosti a činnosti v roku 2022	52
Hlavné udalosti roka 2022	53
Udalosti, ktoré nastali po roku 2022	58
Individuálna účtovná závierka	59
Zoznam skratiek a značiek	116

Príhovor generálneho riaditeľa

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

Rok 2022 bol od začiatku poznamenaný pokračujúcou pandémiou koronavírusu, ktorá si vyžiadala množstvo opatrení nielen na trvalé zabezpečenie železničnej dopravy, ale aj na výkon správy a údržby železničnej infraštruktúry. Nie nepodstatnou činnosťou bolo zabezpečovanie aj ochrany zdravia našich zamestnancov a samozrejme aj cestujúcej verejnosti. Následne ozbrojený vojenský konflikt na Ukrajine vyvolal potrebu zabezpečenia mimoriadnych opatrení pre zaistenie nevyhnutného zázemia na viacerých železničných staniciach pre utečencov na východe a ich následnú prepravu v rámci Slovenska, respektíve do susedných štátov. Podobne aj v závere roka, pri opätovnom náraste utečencov z tretích krajín, sme pre nich vytvárali aspoň základné zázemia na viacerých železničných staniciach.

Minulý rok bol mimoriadny aj energetickou krízou, ktorá znamenala výrazný nárast cien energií a enormný nárast inflácie, čo spôsobilo zvýšenie cien služieb, tovaru a práce.

Začiatok roku 2022 bol pre ŽSR ťažký aj v súvislosti s nízkou pridelenou dotáciou na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry zo štátneho rozpočtu. V Rozpočte verejnej správy na roky 2022 – 2024 bola ŽSR pridelená dotácia na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry vo výške 239,1 mil. EUR, čo predstavovalo medziročný pokles o 59,5 mil. EUR.

Od začiatku sme deklarovali, že schválená dotácia na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry neumožňuje zabezpečiť všetky činnosti vyplývajúce z predmetu Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry v plnom rozsahu a to aj s prihliadnutím na nárasty cien energie, služieb, tovaru a práce. Vďaka rokovaniam s Ministerstvom dopravy SR a Ministerstvom financií SR bola navýšená dotácia na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry o 35 mil. EUR na dofinancovanie prevádzky a následne o 7 mil. EUR na financovanie odloženej údržby a 73,5 mil. EUR na zabezpečenie vyrovnaného hospodárenia zo Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry.

Rok 2022 bol aj rokom prípravy veľkých investícií. Významným krokom bolo nastavenie procesov vo vnútri ŽSR na nové podmienky prípravy investícií podľa novej metodiky. ŽSR boli kľúčové v zapojení sa do prípravy a schvaľovania Harmonogramu prípravy a výstavby projektov železničnej infraštruktúry. Ide o materiál, ktorý zásadným spôsobom ovplyvňuje, aká investícia a v akom čase sa bude v podmienkach ŽSR realizovať. Z hľadiska investícií sme pokračovali v realizácii významných stavieb hradených z prostriedkov EÚ. Zároveň som rád, že sa nám do financovania zo zdrojov EÚ podarilo dostať aj projekty, ktoré boli pôvodne financované z prostriedkov vlastných zdrojov, ale ich prevedením do zdrojov EÚ sa nám podarilo urýchliť ich realizáciu, a tým aj odstránenie nevyhovujúceho stavu skôr, ako sa pôvodne predpokladalo. Takto sa nám podarilo získať ďalších 95 mil. eur a ďalšie projekty sú v procese obstarávania.

Za úspech považujeme spracovanie Štúdie realizovateľnosti Optimalizácia trate Jelšovce – Prievidza a Zdvojkoľajnenie trate Devínska Nová Ves – Marchegg štátna hranica, a to vlastnými kapacitami ŽSR a ich úspešné obhájenie na MF SR (Útvar hodnoty za peniaze). Verím, že sme zvládli proces prípravy a hodnotenia projektov zaradených v Pláne obnovy a odolnosti – Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné a Modernizácia trate Poprad-Tatry – Vydrník, pre ktoré boli vyhlásené verejné súťaže a prebieha vyhodnocovanie ponúk uchádzačov. Obhájili sme si aj iné menšie stavby a to rekonštrukcie úsekov Nové Zámky – Palárikovo, Tvrdošovce – Trnovec nad Váhom, Píal – Beša, alebo

rekonštrukciu nástupíšť v ŽST Košice. Podarilo sa nám aj obstaranie zhotoviteľa medzinárodnej štúdie realizovateľnosti VRT V4.

V roku 2022 sa podarilo ukončiť jeden z najväčších projektov, čo sa týka rozsahovej, ale aj finančnej stránky, a to modernizáciu trate Púchov – Považská Teplá s dvoma tunelmi, mostami a estakádou. Zároveň sa pokračovalo v realizácii stavieb rozpracovaných z minulých rokov, ako sú: Dostavba zriaďovacej stanice Žilina – tzv. uzol Žilina, kde sa zároveň po niekoľkých rokoch rokovani podarilo uzatvoriť problematické majetkovoprávne vyrovnanie s vlastníkom nehnuteľnosti, Modernizácia trate Devínska Nová Ves - Kúty – štátna hranica SR/ČR - začatie realizácie prác na nosnom objekte stavby a to mosta cez rieku Morava, Modernizácia trate Poprad – Lučivná, Elektrifikácia trate Moldava nad Bodvou – Haniska. Taktiež sme po úspešnom verejnom obstarávaní začali realizáciu ďalšieho úseku modernizácie trate Čadca – štátna hranica SR/ČR.

Možno okrajovo, ale z pohľadu ŽSR, významným krokom je úspešné ukončenie projektu Spracovanie databázy prístupnosti železničných staníc ŽSR, ktorý zlepší informovanosť osôb so zdravotným znevýhodnením o prístupnosti železničnej infraštruktúry. Za pozitívny prístup v tejto oblasti získali ŽSR v roku 2022 aj ocenenie MOSTY v Českej republike.

Našou snahou a základnou zodpovednosťou je udržať bezpečnosť a prevádzkyschopnosť železničnej dopravy, čo znamená udržať si a stabilizovať zamestnancov najmä v železničnej prevádzke, zastaviť znižovanie počtu zamestnancov v nedostatkových typových pozíciách ako výpravca, elektromontér pevných trakčných a silnoprádových zariadení alebo signalisti. Práve na tieto profesie a dotknuté pracoviská sú zamerané výhody smernice na udržanie zamestnanosti a poskytovanie stabilizačného a náborového príspevku, ako aj príspevkov na bývanie a ubytovanie. Čím ďalej tým viac si uvedomujeme, že nám chýbajú odborní zamestnanci, ktorých si však musíme v pracovnom procese sami „vychovať“. Preto sa aktívne zapájame do systému duálneho vzdelávania, máme zavedený štipendijný program, realizujeme odbornú prax, ale máme záujem posilniť aj absolventský program a jeho uplatňovanie. Odovzdávanie skúseností, poznatkov a znalostí bude najmä na vedúcich zamestnancoch. Pre stabilizáciu zamestnancov na súčasnom trhu práce je nevyhnutná súhra viacerých komponentov, ako je vytváranie vhodného pracovného prostredia, zlepšovanie pracovných podmienok, ale najmä zlepšenie mzdových podmienok. To všetko si vyžaduje dostatočné finančné zdroje spolu s plným nasadením všetkých zamestnancov, najmä tých dlhoročných s pozitívnym vzťahom k ŽSR.

Rok 2022 nám ukázal, koľkým novým neočakávaným výzvam musí spoločnosť čeliť, a to prináša potrebu hľadania nových možností financovania, nastavenia obstarávania a uzatvárania zmluvných vzťahov, hľadania ľudských zdrojov. Keďže riziká z roku 2022 pretrvávajú, aj počas tohto roku bude potrebné sledovať vývoj a prispôbovať sa novým okolnostiam. Verím, že v tomto roku sa situácia výrazne zlepší a že aj proklamovaný dôraz na potrebu zlepšenia stavu železničnej infraštruktúry, dofinancovanie odloženej údržby, realizáciu prostej reprodukcie a rozpracovaných projektov modernizácie železničných tratí a staníc sa stane v roku 2023 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, rozvojové zámery v zmysle európskej a slovenskej dopravnej politiky s cieľom zlepšiť postavenie manažéra železničnej infraštruktúry v národnom a medzinárodnom priestore.

V roku 2022 bola spracovaná aktualizácia Stratégie ŽSR, ktorá bola zameraná najmä na faktory vstupujúce do Stratégie ŽSR z externého prostredia (strategické dokumenty národnej a medzinárodnej úrovne). Výrazne ovplyvňujúcim faktorom bolo prijatie strategického dokumentu na národnej úrovni „Partnerská dohoda Slovenskej republiky na roky 2021 – 2027“ podľa uznesenia vlády SR č. 253 zo 6. apríla 2022, ktorý má dlhodobý vplyv na politické, strategické a investičné zámery SR v oblasti využívania finančných prostriedkov z fondov politiky súdržnosti Európskej únie. Od tejto dohody sa odvíjal vznik dokumentu „Program Slovensko 2021 – 2027“ schválený uznesením vlády SR č. 426 z 28. júna 2022. Ide o operačný program pre nové programové obdobie 2021 – 2027, ktorý nahradí doterajších 6 operačných programov SR pre fondy EÚ na obdobie 2014 – 2020.

Ďalším významným vstupom pri aktualizácii Stratégie ŽSR bolo v roku 2022 prijatie strategického dokumentu zo strany MD SR, ktorého tvorba prebiehala v úzkej spolupráci s Útvorom hodnoty za peniaze Ministerstva financií SR „Plán dopravnej obslužnosti pre železničnú osobnú dopravu“, ktorý má identifikovať zmysluplné (perspektívne) linky železničnej osobnej dopravy a zároveň stanovuje výhľadový rozsah železničnej osobnej dopravy do roku 2030 a potrebné infraštruktúrne opatrenia pre dosiahnutie stanoveného rozsahu dopravy.

Vízia ŽSR

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

Misia ŽSR

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

Základný strategický cieľ

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

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

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

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

Cieľový stav do roku 2050 – modernizovaná infraštruktúra:

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

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

Orgány spoločnosti

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

Správna rada je najvyšší orgán ŽSR.

Zloženie k 31. decembru 2022

Správna rada

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

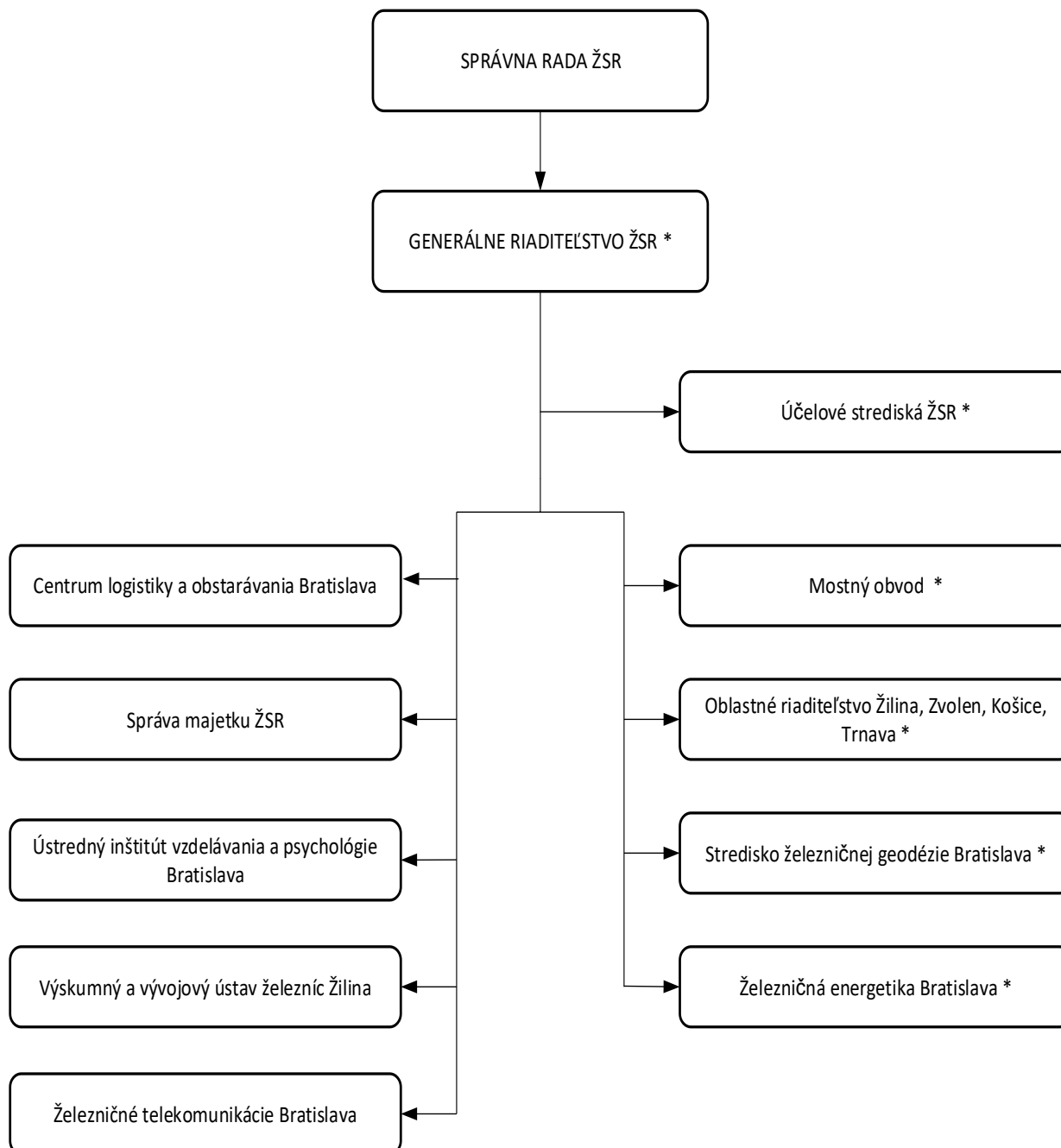
Štatutárny orgán

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

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

ŽELEZNIČNÉ TRATE A STAVBY	m. j.	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Stavebná dĺžka prevádzkovaných tratí	km	3 580	3 580
Stavebná dĺžka spravovaných tratí	km	3 626	3 626
Stavebná dĺžka koľají celkovo	km	6 816	6 820
Počet priecestí	ks	2 070	2 071
Počet výhybiek	ks	8 226	8 243
Počet mostov	ks	2 326	2 326
Celková dĺžka mostov	m	52 244	52 244
Počet tunelov	ks	78	76
Celková dĺžka tunelov	m	47 954	45 007

Rozdiely oproti roku 2021 sú spôsobené rekonštrukciou a modernizáciou železničnej infraštruktúry.

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

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

Porovnanie výkonov realizovaných v rámci hlavnej činnosti:

LÍNIOVÉ OPRAVNÉ PRÁCE	m. j.	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Oprava geometrickej polohy koľaje	km	807,974	782,771
Oprava geometrickej polohy výhybiek	v. j.	588	665
Oprava koľajového lôžka koľaje	km	23,198	26,348
Oprava koľajového lôžka výhybiek	v. j.	30	15
Zriaďovanie a obnova bezstykovej koľaje	km	4,303	6,151
Zváranie výhybiek	v. j.	5	10
Výmena koľajníc	km	74,162	75,529
Výmena podvalov	ks	34 974	21 775
BUDOVY	m. j.	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Počet budov	ks	4 725	4 802
Zastavaná plocha	m ²	1 165 827	1 182 976
Úžitková plocha	m ²	1 368 192	1 376 546

ZABEZPEČOVACIE ZARIADENIA	m. j.	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Traťové zabezpečovacie zariadenia			
Automatický blok	km	482	482
Automatické hradlo	km	406	374
Poloautomatický blok	km	698	708
Trate s telefonickým dorozumievaním	km	1 807	1 807
Staničné zabezpečovacie zariadenia	ks	514	513
Diaľkovo ovládané zabezpečovacie zariadenia - dispečerom	km	396	396
Vlakové zabezpečovacie zariadenie	km	727	727
Priecestné zabezpečovacie zariadenia	ks	2 070	2 071
z toho:			
pasívne priecestia - nezabezpečené	ks	1 000	1 001
aktívne priecestia - zabezpečené	ks	1 070	1 070
z toho:			
svetelné priecestia	ks	1 025	1 025
mechanické priecestia	ks	45	45
Spádoviskové zabezpečovacie zariadenia - brzdy	ks	210	218
GSM-R			
Riadiaca centrála GSM-R	ks	1	1
BTS stanica GSM-R	ks	64	64
Oznamovacia technika			
Hlasový a vizuálny informačný systém	ks	97	82
Elektrická požiarňa signalizácia	ks	217	217
Poplachový systém narušenia	ks	163	159
ZARIADENIA ELEKTROTECHNIKY	m. j.	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Elektrifikované trate	km	1 585	1 585
Rozvinutá dĺžka trakčného vedenia	km	5 114	5 112
Napájacie a spínacie stanice	ks	96	94
DOPRAVNE NA SIETI ŽSR	m. j.	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Dopravne spolu	ks	1 017	1 022
Dopravne obsadené/neobsadené zamestnancami	ks	361/656	362/660
z toho:			
Železničné stanice	ks	292	293
Pohraničné stanice	ks	22	22
Ostatné dopravne (<i>hradlá, odbočky, výhybne, zastávky, prekladiská, závorárske stanoviská, dopravne podľa predpisu ŽSR Z1 a iné</i>)	ks	703	707

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

PLNENIE GRAFIKONU VLAKOVEJ DOPRAVY

V zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry bol na rok 2022 stanovený limit minimálneho percenta plnenia absolútneho GVD vlakov osobnej dopravy na 93,00 % a minimálneho percenta plnenia podielového GVD vlakov osobnej dopravy na 97,50 %.

Percento plnenia absolútneho GVD za rok 2022 bolo na úrovni 87,45 %. Jedná sa o kvalitatívny ukazovateľ, ktorý poskytuje informáciu o celkovej včasnosti vlakov. Táto hodnota je nižšia o 5,55 % ako je stanovený ročný limit. Parameter v zmysle platnej ZPŽI je považovaný za splnený nakoľko vplyv nezaradených príčin, ktorých dôsledok nebolo možné odstrániť konaním ŽSR je väčší ako 3 %, má hodnotu 5,23 %.

V mesiacoch január a február percento plnenia absolútneho GVD najviac ovplyvňovalo počasie. V mesiaci marec sa vo väčšom rozsahu začala výluková činnosť na sieti ŽSR, ale aj u susedných manažérov infraštruktúry. Počet a hlavne rozsah výluk modernizačných, ale aj z dôvodu opravy a údržby železničnej infraštruktúry bol počas celého roka značný. Tento stav generoval veľký počet meškaní vlakov. Meškania vlakov boli evidované v primárnej aj v sekundárnej rovine. Vysoké meškanie vlakov vstupujúcich zo susedných železničných správ sa prejavilo negatívne na plnení GVD v sekundárnej rovine. Zmeškané vlaky ovplyvňovali jazdu ďalších vlakov a tým ich počet narastal. Mimoriadne a nehodové udalosti, poruchy mobilných prostriedkov dopravcov, početné POTR a poruchy na infraštruktúre, mali tiež veľký vplyv na percento plnenia absolútneho GVD počas celého roka. Veľký vplyv na meškanie vlakov mala nehodová udalosť B 2 – Žilina, výhybka č.121a/b v km 337,529 zo dňa 21.12.2022.

Percento plnenia podielového GVD za rok 2022 bolo na úrovni 96,88 %. Kvalitatívny ukazovateľ vyjadruje mieru zavinenia ŽSR na meškanií vlakov na sieti. Hodnota je nižšia o 0,62 % ako je stanovený ročný limit. Tento výsledok je spôsobený opakovaným výskytom súhry negatívnych faktorov, ktoré nebolo možné odstrániť koordinovanou činnosťou zamestnancov manažéra infraštruktúry.

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

- modernizácia staničných koľají v ŽST Svit, kompletná rekonštrukcia železničného zvršku diaľkovo ovládanej výhybne Lučivná – ŽST Svit,
- rekonštrukcia 1. traťovej koľaje, mostov v km 335,300 a v km 330,994 v rámci úseku ŽST Žilina – Odbočka Váh – ŽST Varín , budovanie nástupíšť č. 3 a 4 v ŽST Žilina,
- demontáž mosta cez rieku Morava v úseku ŽST Kúty – ŽST Lanžhot,
- kompletná rekonštrukcia železničného zvršku traťovej koľaje medzi diaľkovo ovládanými dopravňami Boleráz – Smolenice,
- kompletná rekonštrukcia 1. traťovej koľaje medzi ŽST Palárikovo – ŽST Nové Zámky,
- kompletná rekonštrukcia výhybiek č. 13 – 20 v ŽST Dvory nad Žitavou a stabilizácia zosuvu trate medzi ŽST Čadca – štátna hranica SK/ČR.

VLAKOVÉ TRASY PODĽA DRUHU VLAKU		m. j.	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Osobná doprava	Osobné vlaky	ks	526 395	501 416
	Expresné vlaky	ks	30 175	23 221
	Rýchliky	ks	35 065	27 718
	Súpravové vlaky	ks	26 100	27 416
	Rušňové vlaky	ks	7 201	6 896
Osobná doprava celkom			624 936	586 667
Nákladná doprava	Rušňové vlaky	ks	81 011	87 796
	Priebežné nákladné vlaky	ks	74 599	78 008
	Nákladné expresné vlaky	ks	39 235	39 750
	Manipulačné vlaky	ks	25 211	25 800
	Vlečkové vlaky	ks	3 433	3 684
	Služobné vlaky	ks	1 460	80
Nákladná doprava celkom			224 949	235 118

VLAKOVÉ TRASY PODĽA KATEGÓRIE TRATE		m. j.	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Osobná doprava	Hlavné trate	ks	363 969	345 881
	Ostatné hlavné trate	ks	184 318	171 747
	Vedľajšie trate regionálneho významu	ks	117 367	115 357
	Vedľajšie trate so zjednodušeným riadením dopravy	ks	35 942	31 244
	Úzkorozchodné trate	ks	37 314	27 095
	Špeciálne dráhy	ks	396	304
Nákladná doprava	Hlavné trate	ks	180 364	185 453
	Ostatné hlavné trate	ks	71 782	76 501
	Vedľajšie trate regionálneho významu	ks	11 687	12 253
	Vedľajšie trate so zjednodušeným riadením dopravy	ks	3 483	3 882
	Úzkorozchodné trate	ks	6	5

**PREHĽAD ZAVEDENÝCH
POTR NA HLAVNÝCH
KOĽAJACH PODĽA
KATEGÓRIE TRATE**

	Kategória	za rok 2022		za rok 2021	
		<i>ks</i>	<i>m</i>	<i>ks</i>	<i>m</i>
Najvýznamnejšie hlavné trate	I. a	413	271 624	406	188 731
	I. b	15	3 307	14	3 652
Hlavné trate	II.	82	69 791	73	49 391
Regionálne trate	III.	176	109 427	153	111 129
Lokálne trate	IV.	2	630	4	1 635
Celkom		688	454 779	650	354 538

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 TOTR
NA HLAVNÝCH KOĽAJACH
PODĽA KATEGÓRIE TRATE**

	Kategória	za rok 2022		za rok 2021	
		<i>ks</i>	<i>m</i>	<i>ks</i>	<i>m</i>
Najvýznamnejšie hlavné trate	I. a	3	5 036	5	12 180
	I. b	0	0	0	0
Hlavné trate	II.	2	3 728	1	54
Regionálne trate	III.	3	905	9	8 355
Lokálne trate	IV.	0	0	0	0
Celkom		8	9 669	15	20 589

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

Úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre

Železničná infraštruktúra bola prevádzkovaná nediskriminačným spôsobom pre všetkých dopravcov. V roku 2022 boli tieto služby poskytnuté 49 dopravcom, a to 5 dopravcom osobnej dopravy a 41 dopravcom nákladnej dopravy, 3 dopravcom nákladnej aj osobnej dopravy.

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

Úhrada (v tis. EUR)	31. decembra 2022	31. decembra 2021
	102 706	101 238
v tom: Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.	53 317	50 409
Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.	31 702	33 865
Iní dopravcovia	17 687	16 964
v tom: osobná doprava	1 755	1 439
nákladná doprava	15 932	15 525
Úhrady sú uvedené vrátane kompenzácie zo zníženia úhrad pre nákladných dopravcov poskytnutej zo strany MD SR	21 315	27 760

VÝKONY DOPRAVCOV

Z medzioročného pohľadu bol zaznamenaný celkový nárast dopravných výkonov o 1 888 tis. vlkm. Na náraste celkových výkonov sa do značnej miery podieľala osobná doprava, kde evidujeme medzioročný nárast o 2 334 tis. vlkm. Najväčší nárast mal dopravca Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. na úrovni 2 094 tis. vlkm. Tento nárast bol spôsobený navýšením objednaných vlkm. U ostatných dopravcov došlo k medzioročnému nárastu dopravných výkonov o 239 tis. vlkm.

V nákladnej doprave zaznamenávame medzioročný pokles dopravných výkonov o 446 tis. vlkm. Najväčší pokles mal dopravca Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. na úrovni 614 tis. vlkm. Naopak u ostatných dopravcov bol zaznamenaný nárast o 168 tis. vlkm. Najväčší nárast mal dopravca CD Cargo Slovakia o 151 tis. vlkm.

Výkon	m. j.	31. decembra 2022	31. decembra 2021	medzioročná zmena v %
Osobná doprava	(tis. vlkm)	37 056	34 722	6,72
	(mil. hrtkm)	9 851	9 352	5,34
Nákladná doprava	(tis. vlkm)	14 827	15 273	-2,92
	(mil. hrtkm)	17 682	18 599	-4,93
Spolu	(tis. vlkm)	51 883	49 995	3,78
	(mil. hrtkm)	27 533	27 951	-1,50

Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry

Prevádzkovanie železničnej infraštruktúry v roku 2022 bolo realizované v súlade so Zmluvou o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2017 – 2021 v znení dodatkov č. 14 - 16 uzatvorených medzi ŽSR ako manažérom infraštruktúry a Slovenskou republikou ako vlastníkom železničnej infraštruktúry zastúpenou MD SR.

Porovnanie parametrov ZPŽI:

Bilancia ZPŽI (v tis. EUR)	31. decembra 2022*	31. decembra 2021
Náklady (EON spolu)	465 081	434 538
v tom náklady na:		
služby poskytované v minimálnom prístupovom balíku	419 027	392 038
služby poskytované v traťovom prístupe k servisným zariadeniam	44 449	40 885
TIP Žilina, TIP Lužianky a TIOP Moldava nad Bodvou	1 605	1 615
Výnosy (EOV spolu)	465 078	407 263
v tom:		
úhrada od vlastníka železničnej infraštruktúry	354 600	298 600
úhrada za prístup k železničnej infraštruktúre	81 391	72 628
kompensácia finančných dopadov	21 315	27 760
výnosy z iných obchodných činností	7 772	8 275
Výsledok hospodárenia za služby	-3	-27 275
Krytie straty nerozdeleným ziskom minulých období	3	27 275
Celkom výsledok hospodárenia	0	0

*Údaje v tabuľke sú pred protokolárnym vyhodnotením MD

Úhrada od vlastníka železničnej infraštruktúry - Slovenskej republiky v zastúpení MD SR - na pokrytie ekonomicky oprávnených nákladov súvisiacich so zabezpečením správy a prevádzky železničnej infraštruktúry bola vo výške 354 600 tis. EUR, čím medziročne došlo k nárastu o 56 000 tis. EUR. Na zabezpečenie kompensácie finančných dopadov zo zníženia úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre pre železničné podniky, ktoré poskytujú dopravné služby v nákladnej doprave v roku 2022 boli pridelené prostriedky zaúčtované do výnosov roka 2022 vo výške 21 315 tis. EUR, čím medziročne došlo k poklesu o 6 445 tis. EUR.

Modernizácia a rozvoj železničnej infraštruktúry

V roku 2022 boli realizované investičné akcie v celkovej výške 235 386 tis. EUR. Investíciami boli modernizované komponenty železničnej infraštruktúry – železničné stanice, železničný spodok, železničný zvršok, trakčné vedenie, zabezpečovacie zariadenia, oporné múry a výstavba železničných mostov.

Prehľad realizovaných investičných akcií v roku 2022:

Modernizácia, rekonštrukcia a výstavba železničnej infraštruktúry	223 080
Bezpečnosť prevádzky	5 583
Skvalitňovanie služieb pre železničné podniky	3 453
Automatizácia riadenia dopravy	20
Ostatné	3 250
Celkom	235 386

Investičné akcie boli financované najmä z kapitálových dotácií celkovo vo výške 200 567 tis. EUR, vlastných zdrojov vo výške 21 029 tis. EUR a úverových zdrojov 10 540 tis. EUR.

Investície z vlastných zdrojov

Medzi najvýznamnejšie investičné akcie realizované v roku 2022 z vlastných a úverových zdrojov patria:

ŽST Košice – rekonštrukcia nástupíšť č. 1, 2, 3 a Komplexná rekonštrukcia železničného zvršku koľaj č. 11, 9, 8, 7, 6, 5, 3a, 1	6 000
Štandardy železničných tratí a stavieb - OR Zvolen - ŽST Zvolen, rekonštrukcia prijímacej budovy	1 990
ŽST Nové Zámky – ŽST Palárikovo, rekonštrukcia koľaje č. 1 a č.2	1 150
ŽST Poprad Tatry, adaptácia priestorov a vybudovanie technológie ŽT v priestoroch ŽST	1 017

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

V sledovanom období boli zrealizované všetky stavebné práce v rámci nástupištia č.2 a to realizácia hrán nástupištia vrátane základov, obnova dažďovej kanalizácie, rekonštrukcia oceľových konštrukcií zastrešenia, realizácia výťahu, elektroinštalácie, osvetlenia, podhládov a zastrešenia nástupištia. Bola dokončená spodná stavba telesa nástupištia a realizácia povrchu nástupištia, vrátane výstupov z podchodov a batožinového tunela. Boli dokončené elektrické prípojky pre technologické zariadenia a výťah. Medzitým boli vymenené všetky slaboprúdové rozvody pre informačné systémy, rozhlasové zariadenia a príprava kabeláže pre budúci kamerový systém. V rámci rekonštrukcie koľají boli zrekonštruované koľaje č. 7 a č. 9 v celej dĺžke vrátane železničného spodku a odvodnenia a taktiež hydroizolácie podchodov pod týmito koľajami.

❖ **Štandardy železničných tratí a stavieb - OR Zvolen - ŽST Zvolen, rekonštrukcia prijímacej budovy**

Na stavbe boli realizované dokončovacie práce na nástupištiach č. 1, 2, 3, 4, na prijímacej budove a priestoroch pre Inštitút vzdelávania ŽSR. Ďalej boli dokončené montážne práce a aktivovanie prevádzkových súborov ako internetové pripojenie, kamerový systém, rozšírenie a prekládka

informačného systému, elektronické zabezpečovacie systémy a elektrická požiarne signalizácia. Stavba bola ukončená právoplatnými kolaudačnými rozhodnutiami.

❖ ŽST Poprad – Tatry, adaptácia priestorov a vybudovanie technológie ŽT v priestoroch ŽST

Cieľom stavby bolo presmerovanie technológie a kabelizácie z budovy ATÚ Poprad do priestorov v administratívnej časti výpravnej budovy ŽST Poprad – Tatry. Účelom stavby bolo dosiahnutie vyhovujúcich pracovných podmienok pre zamestnancov ŽSR, optimálne a hospodárne využitie existujúcich budov a plnenie kritérií štandardov železničných staníc. Premiestnenie technológie do priestorov typologicky vhodnejšie umiestnených - bližšie k užívateľom prinieslo zmenšenie vzdialeností, zvýšenie kvality poskytovaných služieb, operatívnejšie riešenie vzniknutých incidentov. Priestory sú doplnené o potrebnú elektroinštaláciu, klimatizáciu, elektrickú požiarne signalizáciu, elektrickú zabezpečovaciu signalizáciu, kamerový systém a štruktúrovanú kabeláž. Pre zabezpečenie požiadavky na 1.stupeň napájania pre nové technologické zariadenia ŽT je realizovaný nový náhradný zdroj energie vo forme naftového dieselagregátu, ktorý je umiestnený v betónovej prefabrikovanej bunke v exteriéri. Stavba bola skolaudovaná v mesiaci september 2022.

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.

Cieľom prioritnej osi č. 3 OPII je realizácia projektov záchytných parkovísk - vybudovanie parkovísk pre autá a bicykle so všetkými jeho podpornými náležitosťami ako stráženie kamerovým systémom, vybavenie informačným systémom, 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 2022 boli uzatvorené Zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku pre tieto projekty OPII s celkovou výškou oprávnených výdavkov 339 234 tis. EUR:

ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina - Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, I. etapa	223 707
ŽST Dvory nad Žitavou, modernizácia výhybiek č. 14 – 20	10 523
ŽST Trnovec nad Váhom – ŽST Tvrdošovce, modernizácia koľaje č. 1 a č. 2	35 621
Výstavba terminálov integrovanej osobnej prepravy v Bratislave – Bratislava – Vrakuňa, projektová príprava (DSPRS) a realizácia	4 312
Optimalizácia trate Prievidza - Jelšovce, 1. etapa	131

ŽSR, Implementácia ERTMS na úseku Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR, projektová dokumentácia (DSZ/DÚR, DSPRS a súvisiaca inžinierska činnosť)	1 245
Modernizácia Bratislavského tunela č. 2, ŽST Bratislava hlavná stanica	5 390
ŽST Nové Zámky - ŽST Palárikovo, modernizácia koľaje č. 1 a 2	34 542
Boleráz - Smolenice, modernizácia železničného zvršku, koľaje č. 1	10 940
ŽST Barca, obnova výhybiek č. 1-20	12 823

Z operačného programu OPPI boli v roku 2022 prijaté peňažné prostriedky najmä na stavby (v tis. EUR):

Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplica a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina - realizácia, I. etapa	58 434
Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia	9 022
Modernizácia trate Púchov - Žilina, pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa úsek Púchov – Považská Teplá	8 055
ŽST Dvory nad Žitavou, modernizácia výhybiek č. 14 - 20	6 372
Boleráz - Smolenice, modernizácia železničného zvršku koľaje č. 1	6 198
Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov, realizácia	5 234
ŽST Nové Zámky - ŽST Palárikovo, modernizácia koľaje č. 1 a č. 2	4 479

❖ ***Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplica a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina – realizácia, I. etapa***

Modernizácia železničného uzla Žilina je nevyhnutným predpokladom na vytvorenie plnohodnotného tranzitného železničného koridoru v smere sever – juh, ktorý bude spĺňať požiadavky TSI (technické špecifikácie pre interoperabilitu) konvenčných železničných systémov Európy a modernizáciou technickej infraštruktúry budú dosiahnuté parametre podľa európskych dohôd AGC a AGTC. Dôležitým a nevyhnutným medzníkom stavby je prechod prevádzky na ekonomicky výhodnejšiu striedavú elektrickú trakciu s jednofázovým systémom 25 kV, 50 Hz a plnohodnotný prechod na dispečerské riadenie zmodernizovaných traťových úsekov.

Modernizácia pozostáva z prestavby existujúcej železničnej infraštruktúry za účelom zvýšenia jej technickej vybavenosti a použiteľnosti zabudovaním najmodernejších a najprogresívnejších prvkov, čím sa skvalitnia a zlepšia technické ukazovatele ako celok.

Stavba uzla Žilina je rozdelená do 8 ucelených častí stavby a to: Žilina Strážov – Váh, Traťový úsek Váh – odbočka a zastávka Varín, odbočka a zastávka Varín – Strečno, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplica, Úpravy infraštruktúry v úseku Žilina – Teplica súvisiace s výstavbou trakčnej napájacej stanice Žilina, Zmena trakcie na striedavú trakčnú sústavu 25 kV úsekov Púchov – Žilina, Žilina – Krásno nad Kysucou a uzla Žilina a Systém ERTMS v uzle Žilina. Stavba zahŕňa 506 stavebných objektov a 180 prevádzkových súborov.

Objemovo najväčšou časťou stavby je ucelená časť stavby Žilina Strážov – Váh. V rámci ucelenej časti stavby bol odstránený železničný zvršok koľajiska pôvodnej zriaďovacej stanice, nasledovali úpravy terénu a príprava územia na realizáciu ďalších stavebných objektov. V smere od Bratislavy prebiehala (a v roku 2023 pokračuje) rekonštrukcia železničného mostu ponad Rajčianku v koľaji č. 2, prestavba bývalého železničného mostu na cestný most a výstavba podchodu pre verejnosť v danej lokalite. Ďalšími dominantnými prvkami, ktoré sa začali realizovať v roku 2022, je nový cestný nadjazd v mestskej

časti Strážov ako napojenie na spomínaný cestný most ponad Rajčianku, odstránenie ocelevej konštrukcie mosta cez Váh v koľaji č. 2 v Budatíne a budovanie nového cestného nadjazdu ponad železničnú stanicu zo strany od Váhu. V osobnej stanici Žilina boli zahájené práce na predĺžení podchodu, budovalo sa nástupište č. 3 a 4 a železničný zvršok a spodok. Viditeľným prvkom nielen pre cestujúcu, ale aj širokú verejnosť, je výstavba novej budovy riadenia dopravy v tesnej blízkosti pôvodnej, ktorá bola vyhlásená za kultúrnu pamiatku. V rámci časti Žilina Strážov – Váh bolo do predčasného užívania odovzdaných 0,687 km koľaje (železničný zvršok a spodok v časti Budatín a dočasné napojenie starého a nového železničného zvršku), úpravy na trakčnom vedení v príslušných úsekoch.

Najvýznamnejším stavebným objektom úseku Váh odbočka a zástavka Varín UČS 54 je nový cestný nadjazd do TIP Žilina vrátane komunikácie, ktorá sa napája na pôvodnú a nahrádza už zrušené priecestie. Realizácia nadjazdu bola ukončená v novembri 2022 a nadjazd je v užívaní.

Hlavnou dominantou odbočky a zastávky Varín – Strečno je zmodernizovaná koľaj č. 2, ktorá bola odovzdaná do predčasného užívania v máji 2022. V rámci modernizácie bol kompletne zrekonštruovaný oceľový most ponad riekú Varínka s priamym uložením koľaje, zrealizovali sa protihlukové steny a boli položené nové výhybky v ŽST Varín, súčasťou zastávky je v štádiu realizácie podchod pre cestujúcu verejnosť s bezbariérovým prístupom na už novovybudované nástupište pri koľaji č. 1 a nástupište č. 2, ktoré sa začalo realizovať v jesenných mesiacoch roka 2022 a bude dokončené v roku 2023.

❖ **Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia**

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

Celková dĺžka úseku elektrifikácie je 21,510 km, z čoho 20,610 km je v systéme TEN-T, so zachovaním traťovej rýchlosti. Predmetom navrhovaného riešenia je realizácia trakcie a silnoprúdových zariadení, zabezpečovacích a oznamovacích zariadení, železničného spodku a zvršku, nástupíšť, komunikácií a spevnených plôch, pozemných stavieb a ochrany pred účinkami bludných prúdov.

Stavba bola odovzdaná zhotoviteľovi dňa 12.7.2021. Dňa 20.5.2022 a 24.8.2022 bola nájdená na stavbe vojnová munícia, ktorá môže mať pri opätovnom náleze v budúcnosti vplyv na dokončenie stavby. Dňa 11.11.2022 bolo vydané predčasné užívanie stavby v rozsahu železničného spodku a zvršku na ucelenej časti stavby ŽST Moldava nad Bodvou, nástupište č. 1 a 2 a prechody cez koľaj č. 2a, 4 a 6.

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

Ide o investične aj technicky najnáročnejšiu stavbu ŽSR od ich samostatnosti. Modernizácia trate pozostávala 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 zvýšila rýchlosť, komfort, bezpečnosť a plynulosť jazdy.

Celková dĺžka modernizovaného úseku trate, vrátane zastávok, výhybne a železničných staníc po modernizácii je 15,921 km. Novou trasou došlo k skráteniu úseku o 2,821 km. Dominantnými prvkami sú tunely Diel (dĺžka 1 082m) a Milochovo (dĺžka 1 861m). Dňa 16.05.2022 bola stavba ukončená vydaním Preberacieho protokolu.

❖ **ŽST Dvory nad Žitavou, modernizácia výhybiek č. 14 - 20**

Predmetom stavby sú stavebné práce spočívajúce v rekonštrukcii dopravnej cesty - líniovej stavby trate č. 120A Szob HU – Štúrovo – Bratislava hlavná stanica. Stavebné práce zahŕňajú:

1. komplexnú rekonštrukciu výhybiek č. 14 – 20,
2. osadenie nových prestavíkov na výhybky č. 1 – 8 a 13 – 20,
3. zriadenie elektrického ohrevu výmen na výhybkách č. 1 – 8 a 14 – 20,
4. vybudovanie nového staničného a traťového zabezpečovacieho zariadenia 3. kategórie.

Dôvodom realizácie stavby bol zlý stav výhybiek v ŽST Dvory nad Žitavou. Na zachovanie bezpečnosti a plynulosti železničnej prevádzky bolo potrebné vynakladať veľký objem finančných prostriedkov. Rekonštrukciou výhybiek a vybudovaním nového staničného a traťového zabezpečovacieho zariadenia sa dosiahne zvýšenie bezpečnosti a plynulosti prevádzky na železničnej dopravnej ceste a obmedzí sa neefektívne vynakladanie finančných prostriedkov na udržiavacie práce.

Okrem vyššie spomenutých stavebných prác bude vybudovaná nová káblková chráničková trasa pre zabezpečovacie zariadenie, oznamovacie zariadenie, elektrický ohrev výmen, úprava trakčného vedenia z titulu rekonštrukcie výhybiek, nové elektrické prípojky, nová transformovňa a náhradný zdroj elektrickej energie, nová miestna kabelizácia a realizovaná úprava trakčného vedenia z titulu rekonštrukcie výhybiek ako aj rekonštrukcia vonkajšieho osvetlenia a odstránenie stavadiel.

K prevzatiu staveniska zhotoviteľom došlo ku dňu 20.05.2022.

❖ **Boleráz - Smolenice, modernizácia železničného zvršku koľaje č. 1**

Stavba rieši rekonštrukciu jestvujúcej jednokoľajnej elektrifikovanej železničnej trate s rozchodom 1435mm v úseku medzi ŽST Boleráz a ŽST Smolenice, ktorá je súčasťou trate Trnava – Kúty. Trať bola vybudovaná ako odklonová trať v prípade rozsiahlejšej výlukovej činnosti alebo nepredpokladanom prerušení prevádzky na koridorovej trati Moravský most – Kúty – Devínska Nová Ves – Bratislava. Stavba je situovaná v pôvodnom trasovaní jestvujúcej železničnej trate. Začína na začiatku výhybky č. 6 v Dopravni diaľkovo ovládanej trate Boleráz a končí na začiatku výhybky č. 1 v Dopravni diaľkovo ovládanej trate Smolenice. Dĺžka rekonštruovaného úseku trate je 4 947m.

Požiadavka na rekonštrukciu predmetnej železničnej trate vychádzala predovšetkým z jej technicky zastaraného a v súčasnosti už nevyhovujúceho stavu. Snaha zrekonštruovať úsek elektrifikovanej trate Boleráz – Smolenice nadväzuje na koncepciu postupnej obnovy traťového úseku Trnava – Kúty, zvyšovania výkonnosti uvedenej trate a kvalitatívneho posunu komfortu cestujúcich využívajúcich železničnú prepravu.

Cieľom rekonštrukcie je dosiahnutie normových parametrov železničnej dopravnej cesty, zaistenie bezpečnej a plynulej železničnej prevádzky, dosiahnutie predpísaných štandardov a v neposlednom rade aj zvýšenie traťovej rýchlosti. Dielo bolo v priebehu roka zrealizované a odovzdané zhotoviteľom do predčasného užívania dňa 12.12.2022.

❖ **Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov, realizácia**

Predmetná stavba je svojím charakterom a umiestnením priamo naviazaná na jestvujúcu železničnú a cestnú infraštruktúru. Samotná výstavba terminálu osobnej prepravy, v ktorom bude sústredená hromadná a individuálna doprava umožní cestujúcim rýchly, bezpečný a pohodlný prestup medzi príslušnými druhmi dopravy s ťažiskom na nosný systém koľajovej dopravy - železnicu. Súčasne umožní

optimalizovať podiel prepráv osôb v rámci celého kraja. Cestné vozidlá - autobusy, osobné automobily resp. bicykle dopravia cestujúcich do terminálu, odkiaľ budú pokračovať veľkokapacitnou dopravou.

Dňa 21. decembra 2022 boli do predčasného užívania uvedené stavebné objekty a prevádzkový súbor ŽST Trebišov, úprava staničného zabezpečovacieho zariadenia, , železničný spodok, železničný zvršok, úprava trakčného vedenia, úprava diaľkového ovládania úsekových odpojovačov, úprava rozvodov nízkeho napätia a vonkajšieho osvetlenia ŽSR. V roku 2023 bude realizácia pokračovať s ukončením výstavby v závere roka.

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

Predmetom projektu je komplexná rekonštrukcia trate s parametrami modernizácie – výmena zastaraného typu konštrukcie železničného zvršku a spodku medzi železničnými stanicami Nové Zámky a Palárikovo pre dosiahnutie normového stavu a zlepšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, zvýšenie traťovej rýchlosti na 140 km/h, zníženie nákladov na údržbu a opravy a tým dosiahnutie vyššieho kvalitatívneho štandardu osobnej dopravy . Celková dĺžka rekonštruovaného úseku po ukončení realizácie projektu bude 7,691 km. Prebehli výrubu drevín a porastu, úpravy traťového zabezpečovacieho zariadenia, komplexná rekonštrukcia trakčného vedenia na rýchlosť 160 km/h, komplexná rekonštrukcia železničného spodku pri koľaji č.1, rekonštrukcia železničného priecestia - montáž priecestnej konštrukcie STRAIL, komplexná rekonštrukcia železničnej zastávky Ľudovítov – nové nástupištia.

Kapitálový transfer zo štátneho rozpočtu

Z rozpočtovej kapitoly MD SR bolo na základe zmluvy č. 1426/C300/2022 zo dňa 1. augusta 2022 o poskytnutí finančných prostriedkov ŽSR zabezpečené financovanie viacerých investičných projektov v čiastke 95 328 tis. EUR. Tieto prostriedky boli alokované nasledovne:

V podprograme Výstavba a obnova železničnej siete v sume 18 783 tis. EUR boli prostriedky alokované aj na projekty Plánu obnovy a odolnosti. Z tohto podprogramu boli financované najmä nasledovné investičné akcie:

Prvok 07S0601

Pial - Beša, sanácia zemného telesa	5 991
ŽST Kraľovany – ŽST Ľubochňa, rekonštrukcia koľají č. 1, 2	1 414
Čierna nad Tisou, komplexná rekonštrukcia výhybiek č. 145š-147š, 150š-152š, 154š-159š, 161š, 162š - 14 výhybiek	1 891
Hul – Úľany, sanácia zemného telesa v km 34,850 – 35,050	941

Prvok 07S0601 projekty plánu obnovy a odolnosti

Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy, 1.etapa (Poprad – Spišská Nová Ves), projektová príprava /majetkovoprávne vysporiadanie	5 523
ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné	1 981

❖ *Pial - Beša sanácia zemného telesa*

Železničná trať Šurany – Levice v úseku Pial – Beša prechádza zárezmi a násypmi, ktoré sú budované pôvodným materiálom z miesta trasy, tvoreným hlinitou a hlinito-ílovitou zeminou. V celom medzistaničnom úseku je vysoká nestabilita, ktorá má za následok deformácie a poruchy geometrickej polohy koľaje. Stavba zahŕňa úpravu železničného zvršku a trakčného vedenia celého úseku medzi Výhybňou Pial a ŽST Beša a sanáciu zemných telies. V rámci realizácie stavby je riešené zabezpečenie ochrany káblov zabezpečovacieho a oznamovacieho zariadenia.

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

V rámci stavby bola zrealizovaná komplexná rekonštrukcia železničného zvršku, železničného spodku, výstavba nástupíšť v zastávke Stankovany, úpravy priepustov a mostov, úpravy trakčného vedenia, úpravy zabezpečovacieho zariadenia, vrátane sanácie skalného brala s vybudovaním zárubného múru. V železničnej zastávke Stankovany bola vybudovaná štandardná infraštruktúra zabezpečujúca prístupy na nástupištia opatrená orientačným systémom pre cestujúcich s prístreškami a vonkajším osvetlením. Kolaudačné konanie stavby prebehlo 23. februára 23.

❖ *Čierna nad Tisou, komplexná rekonštrukcia výhybiek č. 145š-147š, 150š-152š, 154š-159š, 161š, 162š – (14 výhybiek)*

V roku 2022 bolo v rámci ďalších etáp zrekonštruovaných zostávajúcich 9 ks výhybiek v rozsahu železničného zvršku a železničného spodku týchto výhybiek a prípojných polí na jednotlivých koľajach. Vykonaná inžinierska činnosť a zhotovenie dokumentácie skutočného vyhotovenia pre proces konania na vydanie užívacieho povolenia – kolaudačného rozhodnutia. Kolaudačné rozhodnutie je právoplatné od 21.9.2022.

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

Modernizáciou trate sa zvýši traťová rýchlosť na 160 km.h⁻¹ v dlhých, súvislých úsekoch, vybuduje sa nové trakčné vedenie, nové zabezpečovacie a oznamovacie zariadenia a s tým súvisiace prevádzkové zariadenia, ktoré budú spĺňať vysoké technické nároky. V rámci modernizácie stavby príde k rekonštrukcii trakčných meniarní Poprad a Spišská Nová Ves a výstavbe podpornej meniarne Vydrník., budú zrušené všetky úrovňové križovania cestnej siete so železničnou traťou a nahradené mimoúrovňovými. Na zastávkach a v stanici Vydrník sa vybudujú mimoúrovňové prístupy cestujúcich na nástupištia vrátane prístupu aj ľudí s obmedzenou schopnosťou pohybu. Pre dosiahnutie traťovej rýchlosti do 160 km/h je nevyhnutné na niektorých miestach existujúcej trate vykonať prekládku železničnej trate do novej polohy. Hlavnými kritériami modernizácie železničnej infraštruktúry predmetného úseku trate je:

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

V súčasnosti prebieha vyhodnotenie verejnej súťaže na výber zhotoviteľa stavby. Zároveň prebieha inžinierska činnosť na zabezpečovaní stavebných povolení. V roku 2022 bolo zabezpečené financovanie projektovej dokumentácie a majetkovo právneho usporiadania.

❖ **ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné/majetkovo právne vysporiadanie**

Účelom stavby je elektrifikácia existujúcej jednokoľajnej železničnej trate v úseku Bánovce nad Ondavou – Humenné. Súčasťou stavby je aj rekonštrukcia staničných zabezpečovacích zariadení, traťových zabezpečovacích zariadení, priecestných zabezpečovacích zariadení vrátane elektrického ohrevu výhybiek, demontáži izolovaných stykov a stavebných úprav technologických miestností pre osadenie technológie nových zabezpečovacích zariadení. V rámci stavby bude vypracovaná projektová dokumentácia a následne realizovaná časť „Bánovce nad Ondavou – Strážske, komplexná rekonštrukcia železničného zvršku koľaje č. 1. na rýchlosť 120 km/h.. V roku 2022 bolo zabezpečené financovanie projektovej dokumentácie a majetkovo - právneho usporiadania.

V podprograme *Mimo spolufinancovanie nad rámec finančnej medzery + NN (nad GAP) OPII* v sume 55 691 tis. EUR boli prostriedky alokované najmä na nasledovné investičné akcie:

	v tis. EUR
Modernizácia železničnej trate Púchov - Žilina, pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. – I. etapa (Púchov - Považská Teplá)	50 777
Dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina – realizácia	3 551
ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, úsek Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR (Sekcia B)	1 195
Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia	116

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

Modernizácia časti stavby Čadca – štátna hranica SR/ČR (3. etapa) pozostáva z prestavby jestvujúcej železničnej infraštruktúry za účelom zvýšenia jej technickej vybavenosti a použiteľnosti zabudovaním najmodernejších a najprogressívnejších prvkov a tým skvalitnením a zlepšením jej technických parametrov a ukazovateľov ako celku.

Zmluva medzi zhotoviteľom stavby a objednávateľom ŽSR bola podpísaná v 12.03. 2022 a 12.08.2022 bolo zhotoviteľovi odovzdané stavenisko. Stavba je financovaná z dvoch finančných zdrojov Európskej únie, a to z programu CEF: úsek Čadca – Svrčinovec a z programu OPIL úsek Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR.

Z technického hľadiska 3. etapa predstavuje jednu ucelenú časť stavby dĺžky 4,937 km, ktorá sa po modernizácii skráti na 4,904 m vybudovaním preložky železničnej trate.

Zhotoviteľ stavby po prevzatí staveniska začal s prípravou územia, zrealizoval výrub stromov a krovin, vykonal pasport prístupových ciest predovšetkým s dôrazom na obývanú časť obce Svrčinovec. Hlavná časť stavebných prác bola sústredená k štátnej hranici, kde boli zrealizované prípravné práce pre stabilizáciu zosuvu a pre realizáciu nového cestného podjazdu do osady Kulovci. Do doby samotnej realizácie nového cestného podjazdu musí byť zriadený náhradný prístup k rodinným domom, nakoľko pôvodný podjazd sa uzavrie.

Stavebné práce v roku 2022 spočívali hlavne vo vybudovaní prístupovej cesty ku koľaji č. 2, v odstránení železničného zvršku od cestného podjazdu smerom na štátnu hranicu a v zarážaní štetovnicovej steny vo vysokom násype. Počas obdobia od odovzdania staveniska prebieha doplňujúci inžinierskogeologický monitoring, ktorý sa zameriava predovšetkým na sledovanie aktívneho zosuvu.

V podprograme *Projekty CEF – spolufinancovanie zo ŠR/NN v sume 15 733 tis. EUR a dočasné financovanie časti EU* v sume 5 121 tis. EUR boli prostriedky v celkovej sume 20 854 tis. EUR alokované najmä na nasledovné investičné akcie:

	v tis. EUR
Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), 1.etapa (Poprad - Lučivná)	13 863
Modernizácia železničného úseku Váh - Varín - Strečno (sekcia 1)	4 334
Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR (Stavba A)	2 647

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

Projekt rieši modernizáciu dvojkoľajnej železničnej trate v úseku Poprad - Štrba (Lučivná) v celkovej dĺžke v súčasnom stave 12,868 km. Po ukončení výstavby sa celková dĺžka úseku skráti na 12,700 km. Účelom stavby je modernizovať technickú infraštruktúru trate na danom úseku, ktorý je súčasťou siete TEN-T a európskeho železničného koridoru č. V pre dosiahnutie parametrov v zmysle legislatívy Európskeho spoločenstva (napr. TSI), európskych noriem, legislatívy a noriem Slovenskej republiky a dohôd AGC a AGTC. Modernizáciou trate sa dosiahne nová úroveň technickej vybavenosti a použiteľnosti zabudovaním najmodernejších a najprogressívnejších prvkov a tým skvalitnenie a zlepšenie jej technických parametrov, zvýšenie traťovej rýchlosti na 160 km/h, zníženie nákladov na údržbu a opravy a tým dosiahnutie vyššieho kvalitatívneho štandardu osobnej a nákladnej dopravy. Predmetom riešenia je

vybudovanie nového trakčného vedenia, nového zabezpečovacieho a oznamovacieho zariadenia, nového zemného telesa železničného spodku a zvršku, celková rekonštrukcia železničnej stanice Svit vrátane osvetľovacích stožiarov, vybudovanie novej zastávky Lučivná, výstavba 7-mich nových železničných mostov, výstavba podchodov pre cestujúcich v Poprade a v železničnej stanici Svit, prekládka vodného toku – Podhájskeho potoka, vybudovanie protihlukových stien, vybudovanie nového cestného podjazdu vrátane prekládok ciest v železničnej stanici Svit.

❖ **Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR**

Modernizácia trate zahŕňa rekonštrukciu 31 km koľajového zvršku a spodku na traťovú rýchlosť 200 km/h s lokálnymi obmedzeniami traťovej rýchlosti na 160 km/h z dôvodu priestorových pomerov. Súčasťou predmetnej stavby je aj rekonštrukcia dvoch železničných staníc Zohor a Malacky, ktorá spočíva vo výstavbe dvoch samostatných ostrovných nástupíšť s mimoúrovňovým prístupom cestujúcej verejnosti k nástupišťam za pomoci podchodu pre cestujúcich, komplexnej rekonštrukcie zvršku a spodku, zabezpečovacieho zariadenia, osvetlenia, trakčného vedenia, informačných systémov stanice. Ďalej sú modernizované tri železničné zastávky Devínske Jazero, Plavecký Štvrtok, Brodské, kde budú vybudované jednostranné nástupišťá s mimoúrovňovým prístupom pre cestujúcu verejnosť, ktorý bude riešený podchodom pre cestujúcich a v zastávke Devínske Jazero vybudovaním lávky.

Všetky úrovňové priecestia križujúce železničnú infraštruktúru s cestnou infraštruktúrou budú zrušené a nahradené mimoúrovňovým kríženým - nadjazd, podjazd, spojovacie komunikácie. Na celom dotknutom úseku príde k modernizácii zabezpečovacieho zariadenia na systém ERTMS, ktorý sa skladá z ETCS L2 a GSM-R. V úseku stavby Devínska Nová Ves – Malacky prebiehalo územné konanie za účelom vydania Územného rozhodnutia. V úseku stavby Kúty – štátna hranica SR/ČR boli vydané právoplatné územné rozhodnutia. Od zastávky Brodské po štátnu hranicu SR/ČR prebiehali stavebné práce na rekonštrukcii zástavky Brodské, výstavbe cestného podjazdu, obnove trakčného vedenia, železničného zvršku a spodku, budovaní mostných opôr na dvoch mostoch pred riekou Morava a výstavbe mostných pilierov železničného mostu na 2. traťovej koľaji cez rieku Morava.

Nástroj na prepájanie Európy (Connecting Europe Facility – CEF)

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

Jednotlivé projekty programu CEF sú financované v pomere od 73,40 % do 85,00 % z prostriedkov EÚ a od 15,00 % do 26,60 % z prostriedkov spolufinancovania ŠR. V roku 2022 ŽSR prijali od Európskej únie platby vo výške 130 611 tis. EUR.

Platby sú viazané na nasledovné projekty:

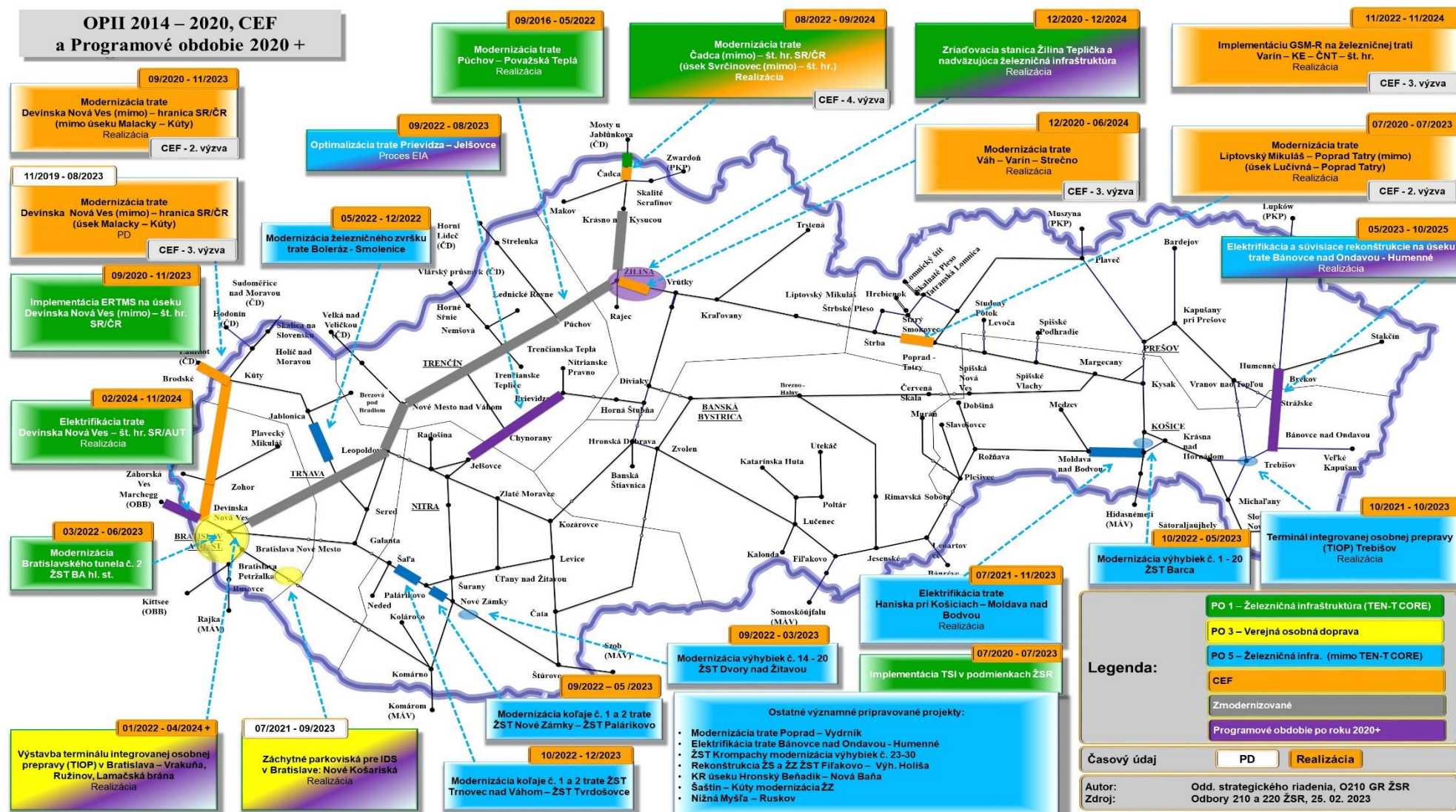
- Modernizácia dvoch úsekov železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR
- Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo) – 1. etapa (Poprad - Lučivná)
- Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR; úsek Malacky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

Z prijatých platieb Nástroja na prepájanie Európy (CEF) boli v roku 2022 uhradené najmä projekty:

Modernizácia železničnej trate Váh – Varín – Strečno (Sekcia č. 1)	5 728
Trať Žilina – Košice, úsek Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), 1. etapa (Poprad - Lučivná)	4 568
ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR (Stavba A)	3 468



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 2022 záporný výsledok hospodárenia. Medziročný vývoj nákladov bol výrazne ovplyvnený vyššími nákladmi na spotrebované nákupy, energie a osobnými nákladmi, kde je nárast o 6,57 %.

<i>Náklady a výnosy (tis. EUR)</i>	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Náklady	702 509	536 136
<i>v tom</i>		
Osobné náklady	313 591	294 259
Amortizácia dlhodobého majetku	73 302	78 406
Spotrebované nákupy	77 117	72 676
Výnosy	624 336	516 507
<i>v tom</i>		
Úhrada za prístup k železničnej infraštruktúre	81 420	72 659
Prevádzková dotácia ZPŽI	375 915	326 360
Predaj trakčnej energie	95 328	66 370
<i>Výsledok hospodárenia pred zdanením</i>	<i>-99 076</i>	<i>-23 698</i>
Výsledok hospodárenia ŽSR	-78 173	-19 629
Ostatné súčasti komplexného výsledku	4 475	-545
Ostatný komplexný výsledok	-73 698	-20 174

Vysporiadanie výsledku hospodárenia ŽSR za rok 2022 sa dodatočne zapracuje v súlade s rozhodnutím Správnej rady ŽSR po predložení a prerokovaní auditovanej účtovnej závierky za rok 2022.

Dlhodobé aktíva tvoria 93 % z celkového objemu aktív. Majetok železničnej infraštruktúry, ktorý ŽSR spravujú v zmysle zákona, bol v účtovnej hodnote 2 998 461 tis. EUR.

<i>Aktíva (v tis. EUR)</i>	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Dlhodobé aktíva	3 700 297	3 616 344
<i>v tom:</i>		
Dlhodobý hmotný majetok	3 649 449	3 565 248
Krátkodobé aktíva	265 913	185 152
<i>v tom:</i>		
Krátkodobé pohľadávky z obchodného styku	12 176	11 723
Zásoby	10 688	14 481
Peniaze a peňažné ekvivalenty	182 841	107 217
Spolu aktíva	3 966 210	3 801 496

Vlastné imanie tvorí z celkového objemu pasív 40 %. Dlhodobé záväzky sa zvýšili o 217 588 tis. EUR, čo bolo spôsobené najmä príjmom investičných dotácií k dlhodobému majetku, zaúčtovaním rezervy na environmentálnu záťaž a načerpaním prostriedkov na investičné dotácie CEF vykazovaných ako prijatá záloha.

Pasíva (v tis. EUR)	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Vlastné imanie	1 567 319	1 646 350
<i>v tom</i>		
Základné imanie	800 170	800 170
Kapitálové fondy	519 054	519 912
Dlhodobé záväzky	2 150 658	1 933 070
<i>v tom</i>		
Úvery, štátne dotácie a dotácie EÚ	1 915 092	1 800 002
Krátkodobé záväzky	248 233	222 076
<i>v tom</i>		
Krátkodobá časť úveru	13 136	12 000
Krátkodobé záväzky z obchodného styku	77 644	83 388
Spolu pasíva	3 966 210	3 801 496

Finančné ukazovatele

	m. j.	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Výsledok hospodárenia	<i>v tis. EUR</i>	-78 173	-19 629
Pomerové ukazovatele likvidity			
Bežná likvidita		0,80	0,90
Celková likvidita - priemerná		0,80	1,10
Ukazovatele nákladovosti			
Nákladovosť	%	112,52	103,80
Mzdová náročnosť	%	33,32	38,79
Ukazovatele zadlženosti			
Koeficient samofinancovania	%	75,68	81,59
Celková zadlženosť	%	24,32	18,41
Miera zadlženosti vlastného imania	%	32,13	22,56
Ukazovatele produktivity práce			
Z výnosov	<i>EUR/zam.</i>	46 802	38 304
Z výkonov	<i>vlkm/zam.</i>	3 889	3 708

Majetkové účasti

Spoločnosť	Podiel na ZI (%)
STABILITA, d. d. s., a. s. Košice	55,26
ŽPSV, a. s. Čaňa	41,06
Breitspur Planungsgesellschaft mbH in Liqu Viedeň (Rakúsko)	27,74
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 Planungsgesellschaft in Liqu je spoločnosť pre prípravu širokorozchodnej trate, spoločnosť vstúpila do likvidácie dňa 1.1.2023
- 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 osobných ochranných pracovných prostriedkov pri práci, dodržiavanie pracovnej disciplíny a ďalšie povinnosti vyplývajúce z vnútorných predpisov, vyhlášok a zákonov. ŽSR vykonávajú komplexné preverky pracovísk na zistenie stavu pracovného prostredia a pracovných podmienok z pohľadu BOZP a posúdenie jeho vplyvu na zdravie zamestnancov na všetkých pracoviskách a zariadeniach ŽSR. Zároveň v zmysle zákona o BOZP je povinnosťou 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 2022	31. decembra 2021	Rozdiel Spolu/ŽSR *
	Spolu/ŽSR *	Spolu/ŽSR *	
Zrážka vlaku	21/4	20/8	+1/-4
Vykoľajenie vlaku	8/3	5/2	+3/+1
Nehody na priecestiach	29/0	32/0	-3/0
Požiar v koľajových vozidlách	6/0	8/0	-2/0
Zranenie osoby spôsobené pohybom koľajových vozidiel	115/2	80/1	+35/+1
Nehody pri posune	18/11,5	16/6	+2/+5,5
Následky nehôd			
Smrť užívateľov priecestí	2	12	-10
Smrť neoprávnených osôb	91	67	24
Smrť zamestnancov	2	2	0
Smrť cestujúcich	0	0	0
Smrť - iná osoba na nástupišti	0	1	-1
Smrť - iná osoba mimo nástupišťa	0	1	-1

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

Druh pracovného úrazu	31. decembra 2022	31. decembra 2021	Rozdiel
Pracovné úrazy celkom	41	41	0
z toho závažné pracovné úrazy:	2	2	0
smrteľné	2	1	1
ťažká ujma na zdraví	0	1	-1
Počet vymeškaných kalendárnych dní	4 130	4 596	-466
Počet úrazov na 1 000 zamestnancov	3,074	3,041	0,033
Priemerný počet zamestnancov	13 339,81	13 484,52	-144,72

Ochrana životného prostredia

Nevyhnutným krokom na zníženie nepriaznivého vplyvu ŽSR na životné prostredie bolo aj v roku 2022 plnenie cieľov, aktuálne platných právnych predpisov, dopravnej politiky EÚ a SR, vládnych a rezortných strategických dokumentov zameraných na ochranu životného prostredia.

Medzi dôležité nástroje na ochranu životného prostredia a zabezpečenia udržateľného rozvoja patrí proces posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA). Proces EIA je aj preto v rámci rozvoja a udržateľnosti železničnej infraštruktúry neoddeliteľnou súčasťou projektov ŽSR. V snahe dosiahnuť komplexnosť vyhodnotenia predpokladaných vplyvov projektov na životné prostredie, ŽSR aj v roku 2022 zabezpečovali z odborného hľadiska kvalitatívne lepšiu prípravu vlastných projektov EIA, a to prostredníctvom interných odborných zložiek. V rámci procesu EIA bolo zaistené aj spracovanie prieskumov zameraných na lepšie objasnenie vplyvov projektov na životné prostredie. Súčasťou prieskumov je napríklad aj klimatické posúdenie, ktorého cieľom je pripraviť plánované projekty na predpokladanú úroveň pôsobenia možných rizikových faktorov vyplývajúcich z meniacich sa klimatických podmienok. Výsledkom posúdenia sú adaptačné a mitigačné opatrenia, ktoré prispievajú k environmentálne lepšej možnosti dopravy a silnému dopravnému systému odolávajúcemu možným negatívnym dôsledkom zmien klímy.

K zvyšovaniu kvality životného prostredia ŽSR rovnako prispievajú 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, elektrifikácia a i.),
- vypracovávanie strategických hlukových máp v pravidelných intervaloch a následne akčných plánov ochrany pred hlukom za účelom odstránenia, resp. minimalizovania negatívnych vplyvov hluku zo železničnej prevádzky na životné prostredie,
- pokračujúci celoplošný zvozový systém nebezpečných odpadov v súlade s platnou legislatívou o odpadovom hospodárstve,
- pokračovanie v riešení geologickej úlohy „Prevádzkovanie environmentálnych stavieb a zariadení v Čiernej nad Tisou“ a monitorovanie existujúcich vodných stavieb v správe ŽSR,

- sanácia horninového podložia ako odstraňovanie starej environmentálnej záťaže,
- odvoz a následná biodegradácia nebezpečného odpadu, ktorý vznikol po rekonštrukčných prácach a bol zaradený do kategórie nebezpečných odpadov v zmysle zákona č. 223/2001 Z. z. o odpadoch,
- snaha opätovného využitia niektorých vyzískaných surovín a materiálov.

Kvalita posudzovania projektov a kvalifikácia zamestnancov bola rovnako ako v predchádzajúcich rokoch zvýšená záujmom ŽSR o účasť na konferenčných stretnutiach, ktorých hlavnou úlohou bolo oboznámenie sa s aktuálnymi požiadavkami enviro legislatívy, zmenami v oblasti posúdenia vplyvov na životné prostredie a i.. ŽSR okrem vlastných projektov zabezpečovali aj sledovanie projektov EIA týkajúcich sa stavieb cudzích investorov, ktoré sú plánované v blízkosti železničnej infraštruktúry. Prípadné včasné stanovisko ŽSR, resp. zapojenie sa do procesu EIA s adekvátnymi pripomienkami, viedli k predchádzaniu negatívnym vplyvom na životné prostredie. ŽSR taktiež participovali pri 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 hľadiska najmä k:

- racionálnemu a efektívnemu využitiu 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 2022 bol ukončený proces EIA pre projekty:

- Komplexná rekonštrukcia mostného objektu v km 37,910 trate štátna hranica (Marchegg) – Devínska Nová Ves, TÚ 2805, DÚ 02, štátna hranica OBB Devínska Nová Ves;
- Výhybňa Slivník rekonštrukcia výhybiek č. 1 – č. 10;
- Šelpice – Boleráz, Komplexná rekonštrukcia železničného zvršku koľaj č. 1;
- ŽST Levice, obnova výbytkov a staničné zabezpečovacie zariadenie;
- ŽST Hronský Beňadik – z. Tekovská Breznica – ŽST Nová Baňa, rekonštrukcia železničnej infraštruktúry.

Počas roku 2022 sa pokračovalo v procese EIA v rámci „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva VÝCHOD“ a „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD“ rovnako tak pri projektoch „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Krompachy (mimo) – Kysak“ a „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), 2.3.4. etapa“.

Posudzovanie vplyvov na životné prostredie bolo spustené pre projekty „Zdvojkolajnenie železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/AT (Marchegg)“ a „Bratislava – Nové Mesto – Bratislava – Ústredná nákladná stanica, Komplexná rekonštrukcia železničného zvršku koľaj č. 1, 2“.

V snahe identifikovať možné vplyvy na životné prostredie, už v počiatkovej príprave projektov, je hodnotenie vplyvov na životné prostredie súčasťou aj štúdií realizovateľnosti. V roku 2022 bolo hodnotenie možných vplyvov jednotlivých variantov riešenia realizované vlastnými kapacitami ŽSR v rámci štúdie „Zdvojkolajnenie trate Devínska Nová Ves – Marchegg“.

Ľudské zdroje

Vývoj zamestnanosti v prvom polroku 2022 bol ešte ovplyvnený dôsledkami epidémie COVID-19. Evidenčný počet zamestnancov v porovnaní s predchádzajúcim obdobím má klesajúci charakter, priemerný prepočítaný evidenčný počet zamestnancov v roku 2022 je tiež nižší.

Vývoj zamestnanosti	31. decembra 2022	31. decembra 2021	Rozdiel (2021 - 2020)	Rozdiel v %
Evidenčný počet zamestnancov k 31.12.	13 303	13 490	-187	-1,39
Priemerný prepočítaný počet zamestnancov	13 339,81	13 484,52	-145	-1,07

Z celkového počtu zamestnancov ŽSR je 76 % mužov a 24 % žien. V roku 2022 skončilo pracovný pomer 928 zamestnancov a 716 zamestnancov bolo prijatých do pracovného pomeru. Zamestnanci odchádzali prevažne dohodou a do dôchodku. Miera fluktuácie za rok 2022 je 2,2 %.

Veková štruktúra	31. decembra 2022	% podiel	31. decembra 2021	% podiel
do 20 rokov	41	0,31	25	0,19
20 - 29 rokov	1 090	8,19	1 138	8,44
30 - 39 rokov	1 937	14,56	1 987	14,73
40 - 49 rokov	3 470	26,08	3 673	27,23
50 - 59 rokov	5 182	38,95	5 196	38,52
nad 60 rokov	1 583	11,90	1 471	10,90
Celkom	13 303	100,00	13 490	100,00

Priemerný vek zamestnancov ŽSR bol 48,16 rokov. Úbytok 1,14 % je vo vekovej štruktúre 40-49 rokov. Mierne zvýšený je počet zamestnancov nad 60 rokov o 1 %, čo je následok zvyšovania dôchodkového veku v SR.

Vzdelanostná štruktúra	31. decembra 2022	% podiel	31. decembra 2021	% podiel
Základné vzdelanie	252	1,89	253	1,88
Stredné vzdelanie	3 119	23,45	3 231	23,95
Úplné stredné vzdelanie	7 412	55,72	7 435	55,11
Vysokoškolské vzdelanie	2 520	18,94	2 571	19,06
Celkom	13 303	100,00	13 490	100,00

Vo vzdelanostnej štruktúre zamestnancov ŽSR nenastala zmena v percentuálnom porovnaní. V rámci „Adaptačného programu absolventov vybraných škôl“ bolo prijatých 29 absolventov. Nízky počet prijatých absolventov súvisí aj s ich priamym zaraďovaním na voľné typové pozície.

ŽSR k 31.12.2022 zamestnávali 483 zamestnancov so zdravotným postihnutím nad 40% do 70% a 65 zamestnancov so zdravotným postihnutím nad 70%. ŽSR v roku 2022 splnili povinnosť zamestnávateľa pri zamestnávaní občanov so zdravotným postihnutím v zmysle zákona č. 5/2004 Z. z. v z. n. p. o službách zamestnanosti.

Nábor zamestnancov

Pre náborovú činnosť bola koncom januára 2022 uzatvorená zmluva na informačný systém RECRU na obdobie ďalších dvoch rokov a nová zmluva na elektronickú inzerciu na portáli Profesia.sk pre obdobie jedného roka.

Na základe novovytvoreného portálu Ministerstva práce sociálnych vecí a rodiny pod názvom „sluzbyzamestnanosti.sk“ realizujú ŽSR od marca 2022 elektronickú inzerciu aj na tomto portáli.

V rámci náborovej činnosti bola zverejnená inzercia pracovných možností a články o zamestnanosti na ŽSR o vybraných nedostatkových profesiách ako sú výpravca, posunovač, návestný majster a elektromontér pevných trakčných a silnoprádových zariadení. Tieto články boli smerované regionálne pre Bratislavu a okolie, kde pociťuje ŽSR najväčší nedostatok zamestnancov v spomínaných pozíciách.

Informácia o možnostiach uplatnenia v rámci Absolventského programu ŽSR bola odoslaná v marci 40 stredným školám s dopravným, elektrotechnickým a technickým zameraním. Oslovené boli aj gymnáziá. Osobné stretnutia so žiakmi a rodičmi sa uskutočnili na viacerých stredných školách. Ich cieľom bola propagácia pracovných možností a Absolventského programu ŽSR.

Pre študentov stredných škôl v rámci SR bol distribuovaný časopis – „Kam po strednej“ a pre študentov univerzít SR časopis „Študentix“ s informáciami o možnostiach zamestnania sa v ŽSR. Zároveň konkrétne ponuky pre absolventov vysokých škôl boli zaslané najmä na Žilinskú univerzitu a Slovenskú technickú univerzitu v Bratislave.

Začiatkom roka 2022 sa rozbehol proces prípravy nových a aktualizácie už platných príspevkov zamestnancom. Cieľom bolo udržanie zamestnanosti a súčasne motivácia na obsadenie voľných typových pozícií v prevádzkových profesiách na výkonných pracoviskách oblastných riaditeľstiev. Výsledkom tejto snahy bolo prijatie novej Smernice k poskytovaniu príspevkov na udržanie zamestnanosti, ktorá je účinná od 1. novembra 2022. V smernici bol zaktualizovaný príspevok na ubytovanie a bývanie, zavedený nový náborový a stabilizačný príspevok a zapracovaný aj príspevok na profesijný rast.

Duálne vzdelávanie a štipendijný program

V školskom roku 2021/2022 ukončilo štúdium v systéme duálneho vzdelávania 37 žiakov. Pracovný pomer bol uzatvorený s 33 žiakmi.

ŽSR prijali za školský rok 2021/2022 sumu 62 200 EUR zo Štátneho inštitútu odborného vzdelávania ako čiastočnú kompenzáciu nákladov spojených s touto agendou. V roku 2022 si ŽSR uplatnili zníženie základu dane o 257 600 EUR v zmysle zákona č. 595/2003 Z. z. o dani z príjmov.

V roku 2022 bolo uzavretých 21 učebných zmlúv v systéme duálneho vzdelávania, štyri štipendijné zmluvy so žiakmi stredných škôl a jedna štipendijná zmluva so študentom Žilinskej univerzity. Nábor nových žiakov bol v prvom štvrťroku 2022 ešte poznačený obmedzeniami súvisiacimi s koronavírusom.

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

V štipendijnom programe pre vysoké školy ukončilo štúdium sedem študentov. So šiestimi študentmi bol uzatvorený pracovný pomer.

Odmeňovanie a zamestnanecké benefity

Kolektívna zmluva ŽSR bola zmluvnými stranami dohodnutá na obdobie rokov 2021-2023. Vo februári 2022 ŽSR uzatvorili Dodatok č. 4 ku Kolektívnej zmluve ŽSR 2021 – 2023, v ktorom bolo dohodnuté zvýšenie tarifnej mzdy o sumu 45 EUR mesačne s účinnosťou od 01.04.2022. Zároveň bol na základe požiadavky odborových organizácií dohodnutý nárast o jednu tarifnú triedu pre typové pozície traťový robotník, vedúci posunu, kontrolór trate a inšpektor pre školenie. Dodatok č. 5 KZ ŽSR podpísaný 28.07.2022 upresňoval v Smernici pre odmeňovanie zamestnancov ŽSR poskytovanie osobitného príplatku za prácu vo výške alebo hĺbke presahujúcej 5 metrov. Ďalšie zvýšenie tarifnej mzdy v priebehu roku 2022 obsahuje Dodatok č. 6 KZ ŽSR podpísaný 01.12.2022. Týmto dodatkom bola mesačná tarifná mzda zamestnancov zvýšená o sumu 50 EUR s účinnosťou od decembra 2022. V súlade s bodom 47 Kolektívnej zmluvy ŽSR 2021 – 2023 bol dohodnutý pre zamestnancov odmeňovaných tarifnou mzdou v roku 2022 ročný objem prémie za ŽSR vo výške skutočne vyplatených prémie v roku 2019.

Osobné náklady v porovnaní s minulým rokom vzrástli o 20,57 mil. EUR. Uvedený nárast súvisí najmä s vývojom inflácie, ktorá dosiahla za rok 2022 priemernú hodnotu 12,8 %. Na základe bodu 49 Kolektívnej zmluvy ŽSR sa zmluvné strany dohodli na vyplatení inflačného príspevku v sume 500 EUR na zamestnanca na zmiernenie dopadov inflácie so mzdou za mesiac november 2022 v celkovom objeme 6,54 mil. EUR. Inflačný príspevok je súčasťou ostatných sociálnych nákladov.

Priemerná mzda za rok 2022 dosiahla sumu 1 299,47 EUR, čo je o 61,45 EUR viac ako v roku 2021. V objeme prémie je zahrnutá aj mimoriadna prémie 310 EUR na zamestnanca vyplatená v mzde za mesiac december 2022 v celkovom objeme 4,12 mil. EUR.

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 typové pozície),
- uplatnenie pružného pracovného času v súlade so Zákonníkom práce,
- pracovné voľno s náhradou mzdy za účelom vyšetrenia, ošetrenia zamestnanca v zdravotníckom zariadení, sprevádzania rodinného príslušníka do zdravotníckeho zariadenia a zlepšenia starostlivosti o rodinu nad rámec Zákonníka práce podľa KZ ŽSR,
- poskytovanie náhrady príjmu pri dočasnej pracovnej neschopnosti za prvých 10 dní vo výške 60% denného vymeriavacieho základu zamestnanca,
- príspevok na doplnkové dôchodkové sporenie tzv. III. pilier,
- príspevok na životné poistenie DYNAMIK Ž,
- cestovné výhody vnútroštátne a zahraničné pre zamestnancov aj pre ich rodinných príslušníkov,
- rekondičné pobyty pre vybrané prevádzkové typové pozície podľa KZ ŽSR,
- odmeny pri životných jubileách a zvýšené odchodné v závislosti od odpracovaných rokov,
- príspevok na ubytovanie a bývanie pre vybrané typové pozície,
- stabilizačný príspevok a náborový príspevok pre nedostatkové typové pozície,
- príspevok na profesijný rast zamestnancom, ktorí prejavia záujem o pozíciu výpravca,
- príspevok 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 2022 si rôzne ocenenia Ministra dopravy SR prevzalo 30 zamestnancov ŽSR:

Pocta ministra dopravy SR	12 ocenených
Titul ministra dopravy SR - Zaslúžilý zamestnanec dopravy	17 ocenených
Uznanie ministra za zaslúžilý čin	1 ocenený

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 2022	31. decembra 2021
- náklady na výskum	25	0
- náklady na vývoj	8	12
Celkom	33	12

Najvýznamnejšie úlohy riešené v roku 2022:

- štúdie prevádzkovej koncepcie zjednotenia trakčných elektrických sietí ŽSR a s tým súvisiaca koncepcia napájania,
- revízia STN P 34 2651 : 1999 - Železničné priecestné zariadenia
- návrh predpisu ŽSR Overovacia prevádzka konštrukčných prvkov, zariadení aplikácií a technológií železničnej infraštruktúry ŽSR
- aktualizácia predpisu SR 103-3(TS) – Výkresy materiálov pre železniční zvršok- koľaj
- aktualizáciou predpisu TS3 Železničný zvršok - prepracovanie prvej časti
- spracovanie predpisu TS3-7 Kategorizácia vyzískaného materiálu železničného zvršku
- predpis Údržba hnacích dráhových vozidiel ŽSR
- vypracovanie podmienok pre zadanie aplikácie na sledovanie defektoskopických chýb koľajníc a výhybiek na sieti ŽSR
- aplikácia nových metodík kalibrácie pre kalibračné laboratórium 1 Vrútky v systéme metrológie pre kalibráciu meradiel tlaku a dĺžky.
- bezdrôtový prenos prevádzkových stavov reléových priecestných zabezpečovacích zariadení na vedľajších tratiach
- obmedzenie nepriaznivého vplyvu vysokonapäťových výbojov pri búrkach na funkčnosť elektronických kóderov automatického bloku
- riešenie problematiky bezstykovej koľaje na sieti ŽSR vrátane Tatranskej elektrickej železnice a Ozubnicovej železnice
- vytvorenie metodiky kontroly predpätých betónových konštrukcií mostov v sieti ŽSR časť B - vyšší stupeň kontroly
- optimalizácia procesu pripájania a následného vzťahového manažmentu zariadení na výrobu elektriny s dôrazom na podporu obnoviteľných zdrojov elektriny a kombinovanej výroby elektriny a tepla

Ďalšie úlohy riešili problematiku v oblasti energetiky, 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 stratégie a zahraničnej spolupráce. Odbor stratégie je organizačne začlenený v úseku námestníka pre rozvoj a informatiku.

S cieľom efektívneho napĺňania definovaných strategických cieľov ŽSR, je 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. V oblasti železničnej infraštruktúry sú z dôvodu nedostatku finančných prostriedkov na opravu a údržbu prijímané dopravné opatrenia znižovania kapacity železničnej infraštruktúry (napr. znižovanie rýchlosti), ktoré sú kritizované zákazníkmi-dopravcami a cestujúcou verejnosťou. Medzi prevádzkové riziká patrí aj zlyhanie napájania elektrotechnických, zabezpečovacích a oznamovacích zariadení. Tiež zlyhanie údržbových a opravárenských kapacít na okamžitý zásah z dôvodu zlyhania koľajovej mechanizácie.

K dopravným rizikám ešte patrí riziko neplnenia požiadaviek dopravcov pri tvorbe alebo zmene GVD, ako aj neatraktívne produkty a služby v zmysle podmienok prístupu na Žl.

Finančné riziko

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

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

Na modernizáciu dopravných koridorov celoeurópskeho významu má Spoločnosť možnosť čerpať zdroje z viacerých finančných nástrojov Európskej únie. Vzhľadom na administratívnu náročnosť procesov kontrahovania finančných zdrojov, môže dôjsť k naplneniu rizika časového nesúladu medzi reálnou potrebou a ich poskytnutím zo strany 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 vyššie uvedené riziká, situáciu v oblasti riadenia rizík neustále monitoruje a svojimi predikciami, ako aj ex post analýzami, sa snaží zabezpečiť kredibilitu, dôveryhodnosť a dlhodobú finančnú stabilitu Spoločnosti.

Riziká v oblasti ľudských zdrojov

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

Napriek tomu, že v roku 2022 bolo prihlásených 2 899 uchádzačov o zamestnanie, bolo do pracovného pomeru v prevádzkových profesiách prijatých len 655 uchádzačov. Väčšina uchádzačov nespĺnila psychickú a zdravotnú spôsobilosť. Niektorí odstúpili, keď sa dozvedeli o vysokej náročnosti a zodpovednosti práce v prevádzke ŽSR v porovnaní s poskytovanou mzdou. Predpokladáme, že prijaté opatrenia na udržanie zamestnanosti v novembri 2022 vo forme zavedenia nových príspevkov a zmeny podmienok na poskytovanie príspevkov na ubytovanie a bývanie pozitívne ovplyvnia prijímanie zamestnancov do nedostatkových typových pozícií na dotknutých výkonných pracoviskách.

Riziká v oblasti informačných technológií a kybernetickej bezpečnosti

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

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

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

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

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

- monitorovania stavu informačných a komunikačných technológií, ich operátormi a správcami,
- priebežnou kontrolou dodržiavania prijatých bezpečnostných opatrení riadiacimi zamestnancami,
- kontrolou dodržiavania prijatých bezpečnostných opatrení výkonom kontrolných činností a auditov,

- preskúmaním prijatých bezpečnostných opatrení a vyhodnocovaním ich efektívnosti,
- bezpečnostnými auditmi realizovanými nezávislými tretími stranami,
- hodnotením bezpečnostných rizík,
- hodnotením príčiny vzniknutých bezpečnostných incidentov.

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

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

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

Protikorupčné opatrenia a Etický kódex

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

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

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

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

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

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

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

- vytvoriť prostredie, v ktorom sa zdôrazňuje ochrana verejného záujmu a odmieta korupčné konanie,
- identifikovať a odstraňovať korupčné riziká vrátane odhaľovania korupčných schém a zlepšiť povedomie o korupčných rizikách,
- zvyšovať povedomie o korupcii, aktivizovať protikorupčné správanie a konanie zamestnancov,
- dodržiavať princípy transparentnosti, hospodárnosti, efektívnosti, nediskriminácie, rovnakého zaobchádzania, proporcionality a to osobitne,
- budovať a posilňovať dôveru verejnosti (vrátane vlastných zamestnancov, obchodných partnerov, tretích osôb – záujemcov, uchádzačov v procese verejného obstarávania a osobitne každého oznamovateľa korupčného správania) v to, že ŽSR vnímajú boj proti korupcii nielen ako iba formálne prihlásenie sa k riešeniu celospoločenskému problému,
- zabrániť vzniku korupčných rizík, zmenšiť ich a odstrániť 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.

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

V Etickom kódexe ŽSR sa ŽSR zaväzujú vo všetkých právnych vzťahoch vo vnútri ŽSR, ako aj vo vzťahoch s externým prostredím, konať v súlade s právnymi predpismi, dobrými mravmi a zásadami poctivého obchodného styku. ŽSR považujú dodržiavanie právnych predpisov, vnútorných pravidiel a etických zásad za základ úspešného a trvalo udržateľného pôsobenia a dosahovania cieľov ŽSR. K predmetnému ŽSR zaväzujú zároveň všetkých členov svojich orgánov ako aj svojich zamestnancov. ŽSR zaväzujú k dodržiavaniu Etického kódexu ŽSR tiež svojich zmluvných partnerov. ŽSR pripravujú koncept darovej politiky, čo predstavuje významný posun v oblasti boja proti korupcii. Darová politika ako súčasť Etického kódexu ŽSR bude výrazne prispievať k zníženiu potenciálneho korupčného rizika, zároveň sa jednoduchšie identifikuje či odhalí možné korupčné správanie pri rokovaní s potenciálnymi zmluvnými partnermi, rovnako tak pri uzatváraní a plnení zmlúv.

V Etickom kódexe ŽSR je tiež nastavený efektívny spôsob nahlásovania podozrenia z porušenia tohto kódexu, následného vyhodnocovania opodstatnenosti tohto podozrenia a prijatia následných opatrení v prípade preukázania opodstatnenosti podozrenia.

Porušenie Etického kódexu ŽSR môže mať za následok postih podľa predpisov pracovného práva, vrátane skončenia pracovného pomeru alebo iného právom aprobovaného následku.

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

Medzinárodná spolupráca

ŽSR sú členom viacerých medzinárodných organizácií a zoskupení:

- CER – Spoločenstvo európskych železníc a infraštruktúrnych spoločností

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

- UIC – Medzinárodná železničná únia

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

- RNE – Združenie európskych manažérov infraštruktúry

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

- OSŽD – Organizácia pre spoluprácu železníc

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

- 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 konkurencieschopnosť cezhraničnej železničnej nákladnej dopravy a zabezpečiť účinné prepojenie jednotlivých železničných trás.

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

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

- PRIME – Platforma európskych železničných manažérov infraštruktúry

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

Činnosť platformy PRIME za rok 2022

ŽSR sú od roku 2018 členom PRIME, platformy Európskej komisie, ktorej hlavnou náplňou je zriaďovanie jednotného železničného priestoru, zlepšenie zavádzania ERTMS, porovnávanie výkonnostných parametrov a výmena overených praktík medzi manažérmi infraštruktúry.

Rok 2022 ukázal, že ŽSR aj ako pomerný nováčik v aktivitách jednotlivých pracovných skupín dokáže byť stabilným partnerom v medzinárodnom tíme, ktorý pracuje pod záštitou Európskej komisie.

Podskupina pre financovanie úspešne dokončila druhú časť hĺbkovej štúdie, ktorá bola zameraná na štátne financovanie. Potvrdilo sa, že pre efektívnu železničnú sieť je nutné sa vysporiadať s odloženou údržbou, mať istotu o objeme a flexibilitu dostupného rozpočtu a skoordinať zdroje financovania, pričom základom sú dlhodobé investičné plány, čo môže byť pre viacerých manažérov infraštruktúry náročné, keďže financovanie sa väčšinou udeľuje v iných časových harmonogramoch (napr. ročne) a u väčšiny dominuje financovanie zo strany štátu.

Podskupina pre spoplatňovanie sa stihla venovať dvom hĺbkovým štúdiám. Prvá skúmala podnikové príležitosti pri vyčlenení nového trhového segmentu špeciálne pre nočné vlaky. Unifikovaný trhový segment by totiž mohol ponúknuť príležitosť pre dopravcov, ako znížiť náklady pri žiadostiach o prístup na trať u jednotlivých manažérov infraštruktúry. Európska komisia sa v súčasnosti s dopravcami snaží viesť dialóg o budúcich možnostiach. Druhá hĺbková štúdia, ktorou sa podskupina zaoberala, sa venovala ponúkaným službám v cezhraničnej diaľkovej doprave. Jadrom problematiky pritom boli poplatky za prístup na trať. V súčasnosti nie sú poplatky navrhnuté a určené na podporu diaľkových cezhraničných služieb osobnej železničnej dopravy, napriek tomu, že na základe skúmania sa nepreukázalo, že by poplatky za prístup na trať pri cezhraničnej diaľkovej doprave mali byť vyššie ako pri vnútroštátnej doprave. Posilnenie cezhraničnej dopravy sa pritom javí ako vhodné riešenie, ako získať financie na pokrytie nákladov manažéra infraštruktúry.

Podskupina pre digitalizáciu na svojich stretnutiach skúmala hlavne tri iniciatívy. Prvou bolo sprostredkovanie digitálnych informácií o infraštruktúre. Tie zahŕňajú informácie o prvej a poslednej míli, jasné vymedzenie bodov používaných na výmenu údajov, ako je uvedené v TSI TAF/TAP a prehľad tratí (RINF). Druhá iniciatíva sa venuje digitálnemu manažmentu kapacity. V krátkom čase by sa mala vypracovať celoeurópska digitálna kapacitná stratégia a model, ktorý bude obsahovať aj plánované obmedzenia. Podskupina tak výrazne podporuje implementáciu projektov TTR a DCM. Treťou iniciatívou je digitálne sledovanie vlakov, ktoré je dostupné už v celej Európe. Na základe denného grafikonu by všetky digitálne informácie mali byť zdieľateľné v aktuálnej forme medzi všetkými partnermi. Všetky informácie sú založené na spoločných referenčných údajoch.

Podskupina pre kľúčové ukazovatele výkonnosti a benchmarking v roku 2022 pokračovala v práci pri tvorbe interných a externých benchmarkových správ. Hlavnými témami pritom boli údaje týkajúce sa nákladov pre obnovu a údržbu a meškaní vlakov. Neustále diskusie o interných procesoch pomáhali k zjednocovaniu definícií jednotlivých údajov, čo má u manažérov infraštruktúry za následok prepracovanie metodológie získavania relevantných dát a odráža sa v presnejších benchmarkových

hodnotách. V rámci tejto pracovnej skupiny sa sformovali dve menšie podskupiny, ktoré do svojej činnosti prizvali špecialistov z odborných zložiek zastúpených manažérov infraštruktúry a bližšie sa venovali ukazovateľom z environmentálneho a prevádzkového prostredia. Ich činnosť by mala byť reflektovaná v správach zverejnených v roku 2023. Na tomto mieste musíme vyjadriť vďaka všetkým zložkám ŽSR, ktoré činnosť týchto podskupín podporujú neustálou ochotnou spoluprácou a odborne zastrešujú výmenu potrebných informácií.

Aktivity ŽSR v platforme PRIME teda môžeme za rok 2022 zhodnotiť ako veľmi podnetné a plodné. Ukázalo sa, že ŽSR dokážu byť relevantným partnerom pri riešení problematiky medzinárodnej železničnej dopravy v rôznych odborných sférach, čím sa naplňa cieľ platformy stanovený Európskou komisiou a podporuje sa ustavičný rozvoj jednotného európskeho železničného priestoru.

Medzinárodné udalosti a činnosti v roku 2022

V prvom polroku 2022 sa opatrenia, ktoré boli zavedené z dôvodu celosvetovej pandémie spojenej s COVID – 19 postupne uvoľňovali a s nimi rovnako aj cestovanie. Predovšetkým na začiatku roka 2022 pracovné porady medzinárodných organizácií a zoskupení aj naďalej prebiehali formou konferenčných videohovorov.

Medzi najvýznamnejšie medzinárodné rokovania s účasťou Železníc Slovenskej republiky patrili:

- Valné zhromaždenie CER (9. februára 2022),
- Valné zhromaždenie RNE (31. mája 2022),
- Zasadnutie personálnych riaditeľov členských spoločností CER (21. júna 2022),
- Správna rada RFC 9 (21. júna 2022),
- Plenárne zasadnutie PRIME (23. júna 2022),
- Európske regionálne zhromaždenie UIC (27. júna 2022),
- Valné zhromaždenie UIC (29. júna 2022),
- CEO Summit 2022 (8. – 9. júla 2022),
- Valné zhromaždenie CER (20. septembra 2022),
- Valné zhromaždenie a Správna rada RFC 5 a RFC 11 (6. – 7. októbra 2022),
- Správna rada RFC 7 a RFC 9 (19. a 20. októbra 2022),
- Konferencia železničnej dopravnej cesty 2022 (15. – 16. novembra 2022),
- Plenárne zasadnutie PRIME (24. novembra 2022),
- Valné zhromaždenie RNE (6. decembra 2022),
- Európske regionálne zhromaždenie a Valné zhromaždenie UIC (6. a 8. decembra 2022).

Hlavné udalosti roka 2022

Január

V zmysle ustanovenia § 152 Zákonníka práce zamestnanci ŽSR majú možnosť vybrať si spôsob zabezpečenia stravovania buď elektronickou kartou alebo finančným príspevkom. Rozhodnutie zamestnanca je platné od 1. januára 2022 a zamestnanec je týmto rozhodnutím viazaný 12 mesiacov.

Február

MD SR, Hlavné mesto SR Bratislava a ŽSR podpísali Memorandum o spolupráci na budúcu podobu Hlavnej stanice v Bratislave. Hlavná stanica predstavuje významný prestupný uzol medzi kapacitnou vlakovou dopravou, mestskou hromadnou a individuálnou dopravou. Je jednou zo vstupných brán do Bratislavy, denne ňou prejdú tisíce obyvateľov a turistov. Tvorí prvý dojem z hlavného mesta a ako dôležitý verejný priestor ovplyvňuje aj kvalitu bežného života. Vyhláseniu architektonickej súťaže bude predchádzať vypracovanie urbanisticko-ekonomickej štúdie, ktorá okrem iného analyzuje aj možnosti financovania vrátane možnosti PPP modelu na vstup investora do projektu. Nevyhnutným podkladom bude aj dopravná štúdia, v rámci ktorej sa budú analyzovať toky cestujúcich a rôzne varianty dopravného riešenia.

24. februára 2022 začala invázia na Ukrajinu, kde prebieha vojenský konflikt. Ozbrojená kampaň je pokračovaním eskalácie napätia trvajúceho od začiatku roku 2022 a rozšírením konfliktu na východnej Ukrajine trvajúceho od roku 2014. Železničné stanice ŽSR boli využívané pre sústreďovanie sa utečencov z Ukrajiny. Za spolupráci VÚC, samosprávy a organizácií tretieho sektora sa na staniciach v Košiciach, Michalovciach, Žiline a Bratislave vytvorili kontaktné centrá s možnosťou bezplatného využitia služieb staníc (aj napríklad nabíjanie mobilných telefónov).

Vo februári bola schválená Správa o stave bezpečnosti železničnej dopravy, bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci, ochrany pred požiarom a ochrany životného prostredia na sieti ŽSR za rok 2021. Správa podáva hlbší prehľad o bezpečnosti železničnej dopravy a prezentuje jej aktuálny stav bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, ochrany pred požiarom a ochrany životného prostredia za určené predchádzajúce obdobie.

Marec

Pre ukrajinských občanov sa zaviedli vlaky zadarmo. Ministerstvo v reakcii na konflikt nakrátko zastavilo osobnú vlakovú dopravu medzi Slovenskom a Ukrajinou. Tá sa však po niekoľkých dňoch obnovila, nákladná doprava zastavená nebola. Na staniciach a vo vlakoch sa postupne zavádzajú hlásenia aj v ukrajinskom jazyku a v staničných halách pribúdali infopointy, kde dobrovoľníci odídencom pomôžu nájsť spoj, ktorý potrebujú.

Vláda SR schválila železničný harmonogram. Harmonogram prípravy a výstavby projektov železničnej infraštruktúry je strategický plán, vďaka ktorému sa v najbližších 10 rokoch investuje do železničnej dopravy približne 5 miliárd EUR. Približne polovica zo spomínaných 5 miliárd by mala ísť na rekonštrukciu tratí, ktoré by sa mali opraviť aspoň na pôvodne projektované traťové rýchlosti. Na tento rok sú plánované výdavky viac ako 473 miliónov EUR, v budúcom roku by to malo byť dokonca až 572 miliónov EUR. Harmonogram vznikol v spolupráci s Útvorom hodnoty za peniaze za významnej kooperácie ŽSR a zdroje budú pochádzať zo štátneho rozpočtu, z eurofondov či z plánu obnovy.

ŽSR sa po rokovaní rozhodli odstúpiť od zmluvy s dodávateľom elektrickej energie, z dôvodu porušenia zmluvy podstatným spôsobom. Následne sa zahájil proces uzatvorenia troch zmlúv na dodávku elektrickej energie s účinnosťou na tri mesiace, do zabezpečenia procesu riadneho verejného obstarávania.

ŽSR podpísali zmluvu s úspešným uchádzačom verejného obstarávania na projekt „Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, 3. etapa. Účelom stavby je zmodernizovať existujúcu dvojkolejnú železničnú trať a umožniť lepšiu prístupnosť k Transeurópskej dopravnej sieti a k dopravnej sieti susediacich štátov. Hlavným účelom stavby je zmodernizovať technickú infraštruktúru pre dosiahnutie parametrov v zmysle európskych dohôd AGC – európska dohoda o železničných magistrálach a AGTC - európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy.

Zástupcovia železníc na pôde ministerstva dopravy podpísali zmluvy so zhotoviteľmi na 6 nových projektov. Stavbári sa budú realizovať na troch modernizáciách, dvoch stavbách a jednej rekonštrukcii. Modernizovať sa bude bratislavský železničný tunel, trať Boleráz – Smolenice a výhybky v Dvoroch nad Žitavou. Rekonštrukciou prejde trať medzi Trnovcom nad Váhom a Tvrdosovcami a do výstavby pôjdu dva Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislave – TIOP Lamačská Brána a TIOP Vrakuňa.

Apríl

Generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Miloslav Havrila a starosta mestskej časti Bratislava-Nové Mesto Rudolf Kusý podpísali Memorandum o vzájomnej spolupráci. Z nevyužívaných pozemkov, ktoré sú v správe ŽSR, prioritne vznikne oddychová zóna. Vzájomnou spoluprácou medzi ŽSR a samosprávou sa v tejto lokalite tiež zvýši bezpečnosť, čistota a kvalita verejnej zelene.

Železničné múzeum Slovenskej republiky si po dvojročnej pauze pripomenulo začiatok múzejnej sezóny v podobe pary. V sobotu 23. apríla privítali v areáli starého rušňového depa Bratislava východ svojich návštevníkov na podujatí s názvom Prvý parný deň.

Máj

Bývalý areál školiaceho strediska ŽSR v Rudňanoch bol 12. mája 2022 odovzdaný obci Rudňany. Ide o výnimočný a odôvodnený prípad, pri ktorom sa preukáže okrem budúceho verejnoprospešného využitia prevádzaného majetku zo strany obce Rudňany aj ekonomická opodstatnenosť prevodu z dôvodu ušetrených nákladov správcu, najmä nákladov na správu, údržbu, opravy, udržiavacie a zabezpečovacie práce alebo asanáciu stavby, prípadne daňových nákladov vyčíslených správcom.

13. mája bol položený základný kameň novej železničnej zastávky na Sídlišku Juh vo Vranove nad Topľou. Cieľom projektu je umožniť obyvateľom dvoch mladých sídlisk i širšieho regiónu jednoduchší prístup k využívaniu verejnej dopravy.

Na infraštruktúre ŽSR sa verejnosti predstavil v niekoľkých mestách prvý a jediný vlak na vodíkový pohon na svete. Testovacie prezentačné jazdy vlaku prebiehali v dňoch 19. – 21. mája na trase Prievidza – Topoľčany – Nitra – Nové Zámky – Komárno – Dunajská Streda – Bratislava hl. st. – Devínska Nová Ves – Hodonín CZ.

V dňoch 23.-24. mája 2022 sa uskutočnil 16. ročník medzinárodnej konferencie venovanej železničnej, oznamovacej a zabezpečovacej technike. Samotnej konferencii predchádzalo slávnostné otvorenie výstavy 100 rokov OZT na Slovensku v priestoroch ŽST Košice.

Jún

ŽSR vyhlasovalo verejné obstarávanie na dodávateľov elektrickej energie na obdobie 07-12/2022 a pre rok 2023 za spotové ceny s výsledkom zmluvneného dodávateľa.

Odbor riadenia ľudských zdrojov zorganizoval už 13. ročník súťaže Film a video FISAIC, do ktorej sa za účasti 21 záujemcov prihlásilo celkovo 28 filmov. Tento rok sa stretnutie amatérskych fanúšikov filmárskeho umenia uskutočnilo v polovici mája na SIP Strečno.

Posledný júnový víkend, 25. a 26. júna 2022, patril po 2-ročnej vynútenej prestávke Rendezu, ktorý sa uskutočnil v priestoroch starého rušňového depa Bratislava východ. Išlo už o 22. ročník celoslovenského zrazu historických železničných vozidiel, čo je najväčšie železničné podujatie.

28. júna sa konalo podujatie Kam po skončení základnej školy – ŠTUDIJ DOPRAVU pod záštitou ministra dopravy a výstavby SR Andreja Doležala s cieľom zvýšiť záujem žiakov o štúdium na stredných odborných školách a vysokých školách v oblasti dopravy a poštových služieb.

Júl

Slovenská a česká pošta vydali v spolupráci so Železnicami Slovenskej republiky poštovú známku k 150. výročiu Košicko-bohumínskej železnice s nominálnou hodnotou 1,85 eura.

Vláda SR vzala na vedomie mechanizmus, ktorý rieši rast cien stavebných materiálov pri už rozostavaných stavbách. V rezorte dopravy pomôže pri stavbách železníc, ciest aj nájomných bytov. Už skôr ministerstvo predstavilo aj tzv. indexačný vzorec pre stavby, ktoré ešte len pôjdu do verejného obstarávania.

August

ŽSR vyhlásili verejné obstarávanie na Implementáciu GSM-R do siete ŽSR na úseku Varín – Košice – Čierna nad Tisou - štátna hranica. Ide o vybudovanie líniového rádiodispečerského dorozumievacieho systému GSM-R, ktorý zabezpečí mobilnú telekomunikačnú a dátovú komunikáciu pre potreby železničnej prevádzky a pre zavedenie systému ERTMS, čiže Európskeho systému riadenia železničnej dopravy, na úseku železničnej infraštruktúry Varín – Košice – Čierna nad Tisou.

Rovnako bola vyhlásená verejná súťaž na elektrifikáciu a súvisiace rekonštrukcie jednokoľajnej trate Bánovce nad Ondavou – Humenné v dĺžke 33,5 kilometra. Hlavným účelom zákazky je zvýšiť parametre trate na elektrifikovanom úseku trate.

Vyhlásené bolo aj verejné obstarávanie na modernizáciu železničnej trate „Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy. Časť: A.1 Poprad Tatry (mimo) – Vydrník“. Predmetom riešenia je modernizácia traťového úseku ŽST Vydrník – Poprad-Tatry v celkovej dĺžke 14,217 km. Cieľom stavby je modernizácia železničnej infraštruktúry v úseku Poprad Tatry (mimo) – Vydrník (vrátane) ako aj prestavba existujúcej železničnej dopravnej cesty za účelom zlepšenia jej technického vybavenia a použiteľnosti, a to zabudovaním moderných a progresívnych prvkov a tým zlepšenia jej parametrov.

V dňoch od 11. do 14. augusta sa už piatykrát uskutočnil železničarsky Letný tábor youtuberov, ktorý má tradičné sídlo v SIP Strečno. Do tábora sa prihlásilo tento rok 47 detí.

September

ŽSR pozastavili predaj polikliník v Bratislave, Košiciach, Zvolene a Žiline na základe rozhodnutia Správnej rady ŽSR. K pozastaveniu prišlo z dôvodu námietok prenajímateľa košickej polikliniky a predsedu Košického samosprávneho kraja. Doterajšie ponukové kolá neboli úspešné.

53 ocenených si 9. septembra prevzalo ocenenie za vynikajúce pracovné výsledky, mimoriadne schopnosti, prínos či za záslužný čin a spolu s hosťami oslávili Deň železničiarov. Spoločné oslavy Dňa železničiarov všetkých troch železničných firiem, teda Železníc Slovenskej republiky, Železničnej spoločnosti Slovensko a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia.

Október

5. októbra sa v Košiciach uskutočnila slávnostná porada pri príležitosti 70. výročia založenia VOJ – Mostný obvod. Slávnostne sa krstila knižná publikácia, ktorú mostári spracovali pri príležitosti výročia vzniku Mostného obvodu s názvom „Z denníka činnosti Mostného obvodu“ za posledné desaťročie.

Začiatkom októbra sa v Bratislave konal prvý ročník kariérneho podujatia pod názvom Kariéra EXPO. Medzi vystavovateľmi nechýbali ani Železnice Slovenskej republiky. Počas celého podujatia mali návštevníci možnosť stretnúť desiatky zamestnávateľov z regiónu a rôznych pracovných oblastí. Zároveň sa mohli zúčastniť na workshopoch a získať inšpirácie na rozbehnutie svojej kariéry od hostí sprievodného programu.

Katedra železničného staviteľstva a traťového hospodárstva Stavebnej fakulty Žilinskej univerzity v Žiline v spolupráci s Oblastným riaditeľstvom Košice a Generálnym riaditeľstvom Železníc Slovenskej republiky usporiadali 13. a 14. októbra 2022 v Poprade 19. seminár traťového hospodárstva STRAHOS 2022. Seminár bol venovaný aktuálnym informáciám z oblasti legislatívy a stratégie, realizácie stavebnej činnosti v železničnom staviteľstve, modernizácie železničných tratí a staníc, konštrukcií a konštrukčných prvkov zlepšujúcich životnosť existujúcich.

Železnice Slovenskej republiky realizovali od 1. júna do 18. októbra nepretržitú výluku na trati Šurany – Levice. Výluka sa realizovala postupne a jej cieľom bola úprava železničného zvršku a trakčného vedenia celého úseku. Stabilizáciou svahov násypu a telesa železničného spodku dôjde k zvýšeniu únosnosti, a tak k udržaniu nivelety koľaje v prípustných medziach stanovených normou. Na stabilizáciu svahov v zárezoch boli v ZSR prvýkrát použité oceľové stabilizačné konštrukcie.

November

Železnice Slovenskej republiky ukončili rekonštrukciu koľaje č.1 na traťovom úseku Boleráz – Smolenice. Dôvodom rekonštrukcie traťovej koľaje medzi železničnými stanicami Boleráz a Smolenice bolo jej prevádzkové opotrebovanie a uplynutie životnosti jednotlivých prvkov koľaje.

V súvislosti s modernizáciou projektu Uzol Žilina sa uskutočnila uzávera podjazdu pod železničnou traťou na Kysuckej ulici, kde je potrebné vykonať stavebné úpravy a zmenu dopravno-organizačných opatrení v termíne od 21. novembra 2022 po dobu 12 mesiacov. Obmedzenia v doprave súvisia s projektom dostavby zriaďovacej stanice Žilina – Teplica a nadväzujúcej infraštruktúry.

December

Za účasti zástupcov ŽSR a štátneho tajomníka Jaroslava Kmeťa bola pokrstená nová fotografická publikácia s témou železníc. Kniha „Koľaje“ tematicky a originálne zachytáva všeobecný pohľad na železnicu a život okolo nej. Fotografie priamo pomenúvajú aktuálny stav zameraním sa na genius loci – zásahy človeka, modernosť a nostalgiu v jednom momente.

11. decembra vstúpil do platnosti nový Grafikon vlakovej dopravy 2022/2023. Návrh aktuálne obsahuje prvotnú implementáciu Plánu dopravnej obslužnosti Slovenskej republiky v železničnej doprave, schválenom MD SR v marci tohto roku, ktorý má smerovať k systémovému rozvoju verejnej železničnej dopravnej obsluhy na všetkých traťových úsekoch a k trvalo udržateľnému rozvoju a harmonizácii verejnej osobnej dopravy na Slovensku.

Inštitút vzdelávania vo Zvolene sa vrátil do zrekonštruovaných priestorov. Rekonštrukcia priestorov pre Inštitút vzdelávania sa realizovala v rámci komplexnej rekonštrukcie prevádzkovej budovy ŽST Zvolen. Slávnostné otvorenie sa konalo v nových priestoroch inštitútu 12. decembra 2022. Keďže železničná stanica Zvolen je uzlovou stanicou v oblasti OR Zvolen, uchádzači majú zabezpečenú priamu dostupnosť vlakového spojenia.

Železnice Slovenskej republiky získali od Slovak Investment Holding (SIH) dlhodobý úver takmer na 13 miliónov EUR. Suma je určená na projekt rekonštrukcie Železničnej stanice Košice, ktorý je v realizácii. Po ukončení modernizácie bude stanica v metropole východu najmodernejšou stanicou na Slovensku.

Prezidentka Slovenskej republiky Zuzana Čaputová prišla na Štedrý deň pozdraviť pracovníkov železníc, ktorí aj v takéto dni musia byť v práci, na Hlavnú stanicu v Bratislave. Poďakovala sa im za pracovné nasadenie, zaželala im krásne Vianoce a priniesla vianočné pečivo. Pani prezidentke generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila daroval rušeň vyrobený z častí koľajníc, aby jej pripomínal modrú armádu.

Udalosti, ktoré nastali po roku 2022

V decembri 2022 vlastník infraštruktúry Slovenská republika zastúpená MD SR uzatvoril s manažérom infraštruktúry ŽSR Čiastkovú zmluvu č. 2513/C300/2022 na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení na rok 2023. Zmluva je uzatvorená v zmysle Rámcovej zmluvy o prevádzkovaní, rozvoji a modernizácii železničnej infraštruktúry na roky 2023 - 2032 zo dňa 4.7.2022. V súlade so zákonom o štátnom rozpočte na rok 2023 MD SR poskytne ŽSR finančné prostriedky vo výške 243 600 tis. EUR. Výška poskytnutej dotácie je nedostatočná. ŽSR nie sú schopné z týchto finančných prostriedkov zabezpečiť požiadavky vlastníka infraštruktúry na kvantitatívne a kvalitatívne parametre a rozsah prevádzkovania dráhy a jej súčastí. Výška finančných prostriedkov je spojená s rizikami, ktoré majú dopad na zvyšovanie rozsahu nevyhovujúcich projektových technických parametrov tratí, čoho dôsledkom bude znižovanie traťových rýchlostí, resp. úplne obmedzenie železničnej prevádzky, odkláňanie trás prepravy v dôsledku zaťažiteľnosti a prechodnosti mostných objektov a na negatívne obmedzenia v oblasti kvality poskytovaných služieb cestujúcej verejnosti.

S cieľom navýšenia dotácie zo štátneho rozpočtu pre ŽSR prebiehajú rokovania na úrovni MD SR a MF SR, pričom v prípade potreby má možnosť ŽSR na dočasné krytie nedostatku výdavkov spojených s prevádzkou železničnej infraštruktúry použiť prevádzkový úver a to vo výške a za podmienok stanovených MF SR v súlade so Zákonom o rozpočtových pravidlách verejnej správy. Ku dňu zostavenia účtovnej závierky rokovania neboli ukončené.

V súvislosti s vysokými cenami energií spoločnosť rokuje s MD SR ohľadom pridelenia finančnej pomoci na pokrytie nárastu cien energií.

Individuálna účtovná závierka

zostavená v súlade s Medzinárodnými štandardmi pre finančné výkazníctvo v znení
prijatom EÚ za rok končiaci sa 31. decembra 2022

OBSAH

	Strana
Výkaz finančnej pozície	61
Výkaz komplexného výsledku	62
Výkaz zmien vlastného imania	63
Výkaz peňažných tokov	64
Poznámky k individuálnej účtovnej závierke	65

VÝKAZ FINANČNEJ POZÍCIE

	Pozn.	31. decembra 2022	31. decembra 2021
AKTÍVA			
DLHODOBÉ AKTÍVA			
Dlhodobý hmotný majetok	4	3 649 449	3 565 248
Investičný nehmotný majetok	5	26 190	27 914
Dlhodobý nehmotný majetok	6	13 480	15 159
Finančné investície	7	7 624	7 624
Dlhodobé pohľadávky	8	3 554	399
Dlhodobé aktíva spolu		3 700 297	3 616 344
KRÁTKODOBÉ AKTÍVA			
Zásoby	9	10 688	14 481
Krátkodobé pohľadávky z obchodného styku	10	12 176	11 723
Ostatné pohľadávky a aktíva	11	60 208	51 731
Peniaze a peňažné ekvivalenty	12	47 934	70 847
Peňažné prostriedky účelovo viazané	12	134 907	36 370
Krátkodobé aktíva spolu		265 913	185 152
AKTÍVA CELKOM		3 966 210	3 801 496
VLASTNÉ IMANIE A ZÁVÄZKY			
VLASTNÉ IMANIE			
Základné imanie		800 170	800 170
Kapitálové fondy		519 054	519 912
Zákonný rezervný fond		19 597	19 597
Zisk minulých rokov		306 671	326 300
Strata		-78 173	-19 629
Akumulovaný zisk		228 498	306 671
Vlastné imanie spolu	13	1 567 319	1 646 350
DLHODOBÉ ZÁVÄZKY			
Úvery	3,14	95 770	98 477
Štátne dotácie a dotácie EÚ	15	1 819 322	1 701 525
Rezervy a časové rozlíšenie	16,17,18	112 143	68 341
Odložený daňový záväzok	38	30 613	50 181
Ostatné dlhodobé záväzky	19	92 810	14 546
Dlhodobé záväzky spolu		2 150 658	1 933 070
KRÁTKODOBÉ ZÁVÄZKY			
Krátkodobé úvery vrátane krátkod. časti dlhodob. úverov	3,14	13 136	12 000
Krátkodobá časť štátnych dotácií a dotácií EÚ	15	62 635	68 832
Krátkodobé záväzky z obchodného styku	20	77 644	83 388
Záväzky voči verejnoprávnym inštitúciám	21	14 698	12 844
Ostatné záväzky	22	71 595	37 258
Rezervy a časové rozlíšenie	16,17,18	8 525	7 754
Krátkodobé záväzky spolu		248 233	222 076
VLASTNÉ IMANIE A ZÁVÄZKY CELKOM		3 966 210	3 801 496

Účtovné zásady a poznámky sú neoddeliteľnou súčasťou účtovnej závierky

VÝKAZ KOMPLEXNÉHO VÝSLEDKU

	Pozn.	31. decembra 2022	31. decembra 2021
VÝNOSY			
Prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	23	81 420	72 659
Dotácia na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	24	375 915	326 360
Prevádzkovanie a koncesie TIP	25	4 927	5 541
Elektrická energia	26	99 288	70 404
Telekomunikačné služby a informatika	27	5 197	5 239
Výnosy z majetku	28	15 796	14 230
Ostatné výnosy	29	17 365	18 005
Výnosy spolu		599 908	512 438
PREVÁDZKOVÉ NÁKLADY			
Materiál	31	-31 362	-26 636
Energie	32	-174 844	-81 893
Služby	33	-45 755	-46 040
Osobné náklady	34	-313 591	-294 259
Odpisy a opravné položky k dlhodobému majetku	35	-73 302	-78 406
Ostatné prevádzkové náklady/výnosy netto	36	-63 655	-8 575
Prevádzkové náklady spolu		-702 509	-535 809
STRATA Z PREVÁDZKOVÝCH ČINNOSTÍ		-102 601	-23 371
FINANČNE NÁKLADY / VÝNOSY			
Úroky z úverov	14	-190	-127
Ostatné finančné náklady a výnosy	37	3 715	-200
Finančné náklady / výnosy spolu		3 525	-327
STRATA ZA OBDOBIE pred zdanením		-99 076	-23 698
Daň z príjmov	38	20 903	4 069
STRATA ZA OBDOBIE po zdanení		-78 173	-19 629
Ostatný komplexný výsledok:			
Položky, ktoré nebudú presunuté do + zisku / - straty:			
Precenenie zamestnaneckých požitkov	18	5 665	-690
Odložená daň vzťahujúca sa na precenenie zam. požitkov	38	-1 190	145
KOMPLEXNÁ STRATA ZA OBDOBIE		-73 698	-20 174

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 2021	800 170	519 611	19 597	326 300	1 665 678
Strata za účtovné obdobie	0	0	0	-19 629	-19 629
Zvýšenie kapitálu - nepeň. vklad	0	487	0	0	487
Ostatné súčasti komplexného výsledku	0	-186	0	0	-186
K 31. decembru 2021	800 170	519 912	19 597	306 671	1 646 350
K 1. januáru 2022	800 170	519 912	19 597	306 671	1 646 350
Strata za účtovné obdobie	0	0	0	-78 173	-78 173
Zníženie kapitálu - nepeň. vklad	0	-5 188	0	0	-5 188
Ostatné súčasti komplexného výsledku	0	4 330	0	0	4 330
K 31. decembru 2022	800 170	519 054	19 597	228 498	1 567 319

Účtovné zásady a poznámky sú neoddeliteľnou súčasťou účtovnej závierky

VÝKAZ PEŇAŽNÝCH TOKOV

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Výsledok hospodárenia pred zdanením	-99 076	-23 698
Úprava o nepeňažné operácie	13 801	49 957
Odpisy, amortizácia a opravné položky k dlhodobému majetku	147 445	151 436
Dividendy a iné podiely na zisku účtované do výnosov	-338	-2
Úroky účtované do nákladov	273	299
Úroky účtované do výnosov	-3 496	-4
- Zisk / + strata z predaja DHM	-4 926	-4 351
+ Zvýšenie / - zníženie stavu rezerv	48 062	-693
Amortizácia štátnych dotácií	-74 143	-73 030
Vplyv zmien stavu pracovného kapitálu	9 071	3 636
- Zvýšenie / + zníženie stavu pohľadávok a iných aktív	-12 085	-9 026
+ Zvýšenie / - zníženie stavu záväzkov	17 363	15 923
- Zvýšenie / + zníženie stavu zásob	3 793	-3 261
Peňažné toky z prevádzkovej činnosti	22 872	53 593
Prijaté úroky	64	4
Zaplatené úroky	-471	-367
Čisté peňažné toky z prevádzkovej činnosti	22 465	53 230
Dlhodobý nehmotný a hmotný majetok	-230 818	-212 337
Dotácie na obstaranie dlhodobého majetku	185 743	179 377
Tržby z predaja dlhodobého nehmotného a hmotného majetku	6 643	5 498
Zálohové platby CEF	96 810	-14 858
Čisté peňažné toky z investičnej činnosti	58 378	-42 320
Príjmy z dividend a iných podielov na zisku	338	2
Príjmy z úverov a pôžičiek	10 424	10 000
Výdavky na splácanie úverov a pôžičiek	-12 000	-11 500
Splátky záväzkov z prenájmu	6 -3 980	-4 261
Čisté peňažné toky z finančnej činnosti	-5 218	-5 759
Čisté zvýšenie alebo čisté zníženie peňažných prostriedkov	75 625	5 151
Stav peňažných prostriedkov a peňažných ekvivalentov na začiatku účtovného obdobia	12 107 217	102 066
Kurzové rozdiely vyčíslené k peňažným prostriedkom a peňažným ekvivalentom ku dňu účtovnej závierky	-1	0
Zostatok peňažných prostriedkov a peňažných ekvivalentov na konci účtovného obdobia	12 182 841	107 217

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 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. 12.2022:

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

Spoločnosť má v zmysle zákona č. 423/2015 Z. z. o štatutárnom audite a o zmene a doplnení zákona č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve v z. n. p. zriadený Výbor pre audit ŽSR, ktorý je k 31.12.2022 v zložení

Ing. Jana KRUPCOVÁ	predseda
Ing. Miroslav GARAJ	člen
Ing. Štefan SEDLÁČEK	člen

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

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

Vlastník infraštruktúry na zabezpečenie plnenia povinností vyplývajúcich 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 2021 bola schválená na zasadnutí Správnej rady ŽSR, ktoré sa konalo dňa 31. marca 2022 v Bratislave.

Za rok končiaci sa 31. decembra 2022 Spoločnosť vykázala stratu vo výške 78 173 tis. EUR (za rok končiaci sa 31. decembra 2021 stratu vo výške 19 629 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 č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve oslobodená od povinnosti zostaviť konsolidovanú účtovnú závierku a konsolidovanú výročnú správu, pretože zostavením len individuálnej účtovnej závierky Spoločnosti sa významne neovplyvní úsudok o finančnej situácii, nákladoch, výnosoch a výsledku hospodárenia za konsolidovaný celok. Obchodné meno a sídlo účtovných jednotiek, v ktorých má Spoločnosť majetkovú účasť, je uvedené v poznámke 7.

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

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

Údaje v Individuálnej účtovnej závierke ŽSR za rok končiaci sa 31. decembra 2022 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 a bolo k nim vydané platné rozhodnutie o odstránení stavby. Demolácia budov sa vykonáva z bezpečnostných dôvodov v prípadoch, ak hrozí zrútenie objektu, objekt je v dezolátnom stave a pre prevádzkovú činnosť je nepotrebný a nie je možné ho inak kapitalizovať (predať, príp. prenajať). Spoločnosť pri účtovaní rezervy vychádza z odborného odhadu, ktorý zodpovedá budúcim nákladom na demoláciu objektov.

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 MD SR k odpredaju, ale majetok ešte nebol vyradený z účtovnej evidencie bežného roka. Dňom schválenia uznesenia sa takýto majetok prestáva účtovne odpisovať a vykáže sa v hodnote nižšej z účtovnej a reálnej hodnoty zníženej o náklady za predaj.

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

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

2.3 Nové účtovné štandardy a interpretácie

V priebehu účtovného obdobia 2022 Spoločnosť uplatnila nasledujúce nové a revidované štandardy IFRS a interpretácie IFRIC (zoznam neobsahuje nové alebo zmenené štandardy a interpretácie, ktoré nie sú pre Spoločnosť relevantné):

- Dodatok k IAS 16 „Nehnutelnosti, stroje a zariadenia“, účinnosť od 1. januára 2022,
- Dodatok k IAS 37 „Rezervy, podmienené záväzky a podmienené aktíva“, účinnosť od 1. januára 2022.

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 2022:

- 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 2023 (posunutá účinnosť z roku 2022)
- Novela IAS 1 a IFRS metodické usmernenie 2: Zverejnenia účtovných metód a zásad, dodatok definuje, čo sú „významné informácie o účtovnej politike“ a vysvetľujú, ako identifikovať, kedy sú informácie o účtovnej politike významné. Ďalej objasňuje, že nevýznamné informácie o účtovnej politike sa nemusia zverejňovať. Ak sa zverejnia, nemali by zakryť podstatné účtovné informácie. Na podporu tohto dodatku IASB upravila aj IFRS Metodické usmernenie 2 s cieľom poskytnúť návod, ako aplikovať koncept významnosti pri zverejňovaní účtovných zásad, účinnosť 1. januára 2023
- Novela IAS 8 „Účtovné politiky, zmeny v účtovných odhadoch a chyby“, dodatok objasňuje, ako by spoločnosti mali rozlišovať zmeny v účtovných zásadách od zmien v účtovných odhadoch. Toto rozlíšenie je dôležité, pretože zmeny v účtovných odhadoch sa aplikujú prospektívne na budúce transakcie a iné budúce udalosti, ale zmeny v účtovných zásadách sa vo všeobecnosti aplikujú retrospektívne na minulé transakcie a iné minulé udalosti, ako aj na bežné obdobie, účinnosť 1. januára 2023
- Novela IAS 12 „Odložená daň“, dodatok vyžaduje, aby spoločnosti vykázali odloženú daň z transakcií, ktoré pri prvotnom vykázaní vedú k rovnakým sumám zdaniteľných a odpočítateľných dočasných rozdielov. Zvyčajne sa budú vzťahovať na transakcie, ako sú lízingy nájomcov a záväzky spojené s vyradením z prevádzky a budú vyžadovať vykázanie dodatočných odložených daňových pohľadávok a záväzkov, účinnosť 1. januára 2023

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 14,98 % pohľadávok z obchodného styku k 31. decembru 2022 (k 31. decembru 2021: 17,50 %) eviduje voči dvom najvýznamnejším odberateľom – Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., Bratislava (ďalej „ZSSK CARGO“) a Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., Bratislava (ďalej „ZSSK“), ktorých jediným akcionárom je štát v zastúpení Ministerstva dopravy Slovenskej republiky.

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

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Pohľadávky v lehote splatnosti	79 988	68 966
Do 1 mesiaca	7 428	7 571
Od 1 do 3 mesiacov	3 700	3 055
Od 3 do 12 mesiacov	59 687	52 337
Od 1 do 5 rokov	9 124	5 863
Nad 5 rokov	49	140
Pohľadávky po lehote splatnosti	66 445	4 331
Pohľadávky celkom	146 433	73 297

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	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Záväzky v lehote splatnosti	108 906	110 477	392 774	258 362	2 351	5 856
Na požiadanie	0	0	0	0	0	0
Do 1 mesiaca	5	0	60 312	59 484	5	100
Od 1 do 3 mesiacov	0	0	42 958	31 762	100	2
Od 3 do 12 mesiacov	13 131	12 000	67 226	47 833	1 501	3 435
Od 1 do 5 rokov	47 490	46 740	92 152	25 519	745	2 319
Nad 5 rokov	48 280	51 737	130 126	93 764	0	0
Záväzky po lehote splatnosti	0	0	199	739	0	0
Záväzky celkom	108 906	110 477	392 973	259 101	2 351	5 856

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. Vzhľadom na normalizáciu menovej politiky od polroka 2022 Európska centrálna banka začala zvyšovať úrokové sadzby a tým skončilo obdobie negatívnych sadzieb.

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/klesla 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 %/ 6ME -1%

Dopad na zisk pred zdanením

za ročné obdobie v tis. EUR

-327/+327

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 2022	31. decembra 2021
Dlh (poznámka 14)	108 906	110 477
Peniaze a peňažné ekvivalenty (poznámka 12)	182 841	107 217
z toho účelovo viazané peňažné prostriedky CEF, SIH a ostatné	135 918	38 502
Čistý dlh	61 983	41 762
Vlastné imanie	1 567 319	1 646 350
Pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu	3,95%	2,54%

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 2021	4 762 732	536 220	1 111 450	520 084	6 930 486
Prírastky	36 770	1 162	3 276	226 470	267 678
Úbytky	-12 063	-991	-21 226	-56 212	-90 492
Presuny	145 712	3 665	28 526	-177 903	0
Preradenie do invest. nehnut. majetku (pozn. 5)	-27	-192	0	0	-219
Preradenie z invest. nehnut. majetku (pozn. 5)	3 801	738	0	0	4 539
K 31. decembru 2021	4 936 925	540 602	1 122 026	512 439	7 111 992
Oprávky/zníženie hodnoty					
K 1. januáru 2021	2 498 091	165	923 131	14 286	3 435 673
Prírastky	94 111	6	41 763	2 598	138 478
Úbytky	-10 386	-2	-21 161	-1 939	-33 488
Presuny	2 875	0	3 206	0	6 081
K 31. decembru 2021	2 584 691	169	946 939	14 945	3 546 744
Zostatková hodnota					
K 1. januáru 2021	2 264 641	536 055	188 319	505 798	3 494 813
K 31. decembru 2021	2 352 234	540 433	175 087	497 494	3 565 248
Obstarávacia cena					
K 1. januáru 2022	4 936 925	540 602	1 122 026	512 439	7 111 992
Prírastky	21 858	19 816	13 950	242 701	298 325
Úbytky	-14 024	-25 359	-33 260	-48 528	-121 171
Presuny	106 271	1 056	34 442	-141 769	0
Preradenie do invest. nehnut. majetku (pozn. 5)	-100	-216	0	0	-316
Preradenie z invest. nehnut. majetku (pozn. 5)	1 020	751	0	0	1 771
K 31. decembru 2022	5 051 950	536 650	1 137 158	564 843	7 290 601
Oprávky/zníženie hodnoty					
K 1. januáru 2022	2 584 691	169	946 939	14 945	3 546 744
Prírastky	98 677	5	32 994	3 027	134 703
Úbytky	-11 781	-13	-33 389	-1 571	-46 754
Presuny	2 265	0	4 194	0	6 459
K 31. decembru 2022	2 673 852	161	950 738	16 401	3 641 152
Zostatková hodnota					
K 1. januáru 2022	2 352 234	540 433	175 087	497 494	3 565 248
K 31. decembru 2022	2 378 098	536 489	186 420	548 442	3 649 449

Súčasťou dlhodobého hmotného majetku k 31. decembru 2022 je majetok železničnej infraštruktúry v užívaní v obstarávacej cene 6 345 054 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 6 222 767 tis. EUR) a účtovnej hodnote 2 998 462 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 2 975 120 tis. EUR) z toho majetok obstaraný z dotácií v účtovnej hodnote vo výške 1 428 717 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 1 364 250 tis. EUR) a majetok určený na predaj k 31. decembru 2022 v účtovnej hodnote 782 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 629 tis. EUR).

Obstarávacie náklady všetkých plne odpísaných nehnuteľností, strojov a zariadení, ktoré Spoločnosť ešte používa k 31. decembru 2022 je 1 929 383 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 1 817 168 tis. EUR). Majetok, ktorý je dočasne nevyužívaný, je v obstarávacej cene 32 657 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 34 758 tis. EUR) a v účtovnej hodnote 20 610 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 22 201 tis. EUR).

Spoločnosť spravuje pozemky, ktoré sú stále predmetom rozhodnutia o nárokoch na vlastnícke právo a ktorých administratívna hodnota priznaná štátom predstavuje 19 117 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 25 278 tis. EUR) a ktoré nie sú vykázané vo výkaze finančnej pozície. Spoločnosť sa zaoberá riešením týchto nárokov. Počas roka 2022 bolo vlastnícke právo na pozemky prevedené na Spoločnosť a aktivované vo výkaze finančnej pozície v hodnote 5 910 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 13 tis. EUR). Celkovo však administratívne hodnoty priznané pozemkom a vykázané vo výkaze finančnej pozície Spoločnosti boli znížené o sumu 5 188 tis. EUR (k 31. decembru 2021: zvýšené o 499 tis. EUR). Tieto úpravy hodnôt sú účtované do kapitálových fondov vo vlastnom imaní na základe pozemkových úprav registra obnovenej evidencie pozemkov katastrom. Zároveň v roku 2022 boli z účtovníctva vyradené pozemky, ktoré boli už v minulých rokoch zaradené do účtovníctva cez kapitálové fondy. Spoločnosť tiež spravuje pozemky v hodnote 25 426 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 21 240 tis. EUR), ktoré sú vykázané na účte obstarania DHM a intenzívne sa zaoberá ich preradením do užívania. Počas roka 2022 boli preradené pozemky v celkovej hodnote 1 615 tis. EUR (v roku 2021: 3 999 tis. EUR).

Spoločnosť zaúčtovala aktivované náklady na prijaté úvery z dôvodu zabezpečenia financovania stavby vo výške 204 tis. EUR (v roku 2021: 85 tis. EUR).

Drobný hmotný majetok neuvedený vo výkaze finančnej pozície Spoločnosti je k 31. decembru 2022 v hodnote 38 136 tis. EUR (k inventarizáciám roka 2021: 38 869 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 2022. Na základe zistených skutočností o reálnosti ocenenia majetku, ktoré indikovali zníženie hodnoty majetku, bola zistená spätne získateľná hodnota. Spätne získateľná 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 2021	4 500	165	30	14 286	18 981
Tvorba	1 500	6	645	2 598	4 749
Zúčtovanie	0	0	0	-224	-224
Zrušenie straty zo zníženia	-735	-2	-27	-1 715	-2 479
K 31. decembru 2021	5 265	169	648	14 945	21 027
K 1. januáru 2022	5 265	169	648	14 945	21 027
Tvorba	1 888	5	10	3 027	4 930
Zúčtovanie	0	0	0	-184	-184
Zrušenie straty zo zníženia	-1 989	-13	-590	-1 387	-3 979
K 31. decembru 2022	5 164	161	68	16 401	21 794

Poistenie majetku ŽSR (nehnuteľný majetok, súbor hnuťelného majetku) je uzatvorené v renomovanej poisťovni na rôzne druhy rizík a zároveň na rôzne poistné sumy - ročný limit plnenia v prípade živelného poistenia na všetky poistné udalosti, okrem katastrofických škôd, je 10 000 tis. EUR a ročný limit plnenia na všetky poistné udalosti pre riziká katastrofických škôd je 6 000 tis. EUR. Katastrofické škody sú: zosuv pôdy, náraz dopravného prostriedku, povodeň, záplava, víchrica, krupobitie, zemetrasenie, pád predmetov. V prípade poistenia strojov, zariadení a elektroniky je ročný limit plnenia na všetky poistné udalosti 2 000 tis. EUR. ŽSR majú zároveň uzatvorené aj poistenie zodpovednosti za škodu (ročný limit plnenia na všetky poistné udalosti je 2 000 tis. EUR). Spoločnosť eviduje vo výnosoch prijaté a nárokované poistné plnenia vo výške 1 759 tis. EUR (v roku 2021: 1 267 tis. EUR).

5 INVESTIČNÝ NEHNUTEĽNÝ MAJETOK

	<i>Budovy a infraštruktúra</i>	<i>Pozemky</i>	<i>Celkom</i>
Obstarávacia cena			
K 1. januáru 2021	42 524	11 553	54 077
Prírastky	0	0	0
Úbytky	-45	-123	-168
Preradenie z dlhodobého hmotného majetku (pozn. 4)	27	192	219
Preradenie do dlhodobého hmotného majetku (pozn. 4)	-3 801	-738	-4 539
K 31. decembru 2021	38 705	10 884	49 589
Oprávky/zníženie hodnoty			
K 1. januáru 2021	22 988	0	22 988
Prírastky	457	0	457
Úbytky	-869	0	-869
Presuny	-901	0	-901
K 31. decembru 2021	21 675	0	21 675
Účtovná hodnota			
K 1. januáru 2021	19 536	11 553	31 089
K 31. decembru 2021	17 030	10 884	27 914
Obstarávacia cena			
K 1. januáru 2022	38 705	10 884	49 589
Prírastky	0	0	0
Úbytky	-476	-169	-645
Preradenie z dlhodobého hmotného majetku (pozn. 4)	100	216	316
Preradenie do dlhodobého hmotného majetku (pozn. 4)	-1 020	-751	-1 771
K 31. decembru 2022	37 309	10 180	47 489
Oprávky/zníženie hodnoty			
K 1. januáru 2022	21 675	0	21 675
Prírastky	571	0	571
Úbytky	-380	0	-380
Presuny	-567	0	-567
K 31. decembru 2022	21 299	0	21 299
Účtovná hodnota			
K 1. januáru 2022	17 030	10 884	27 914
K 31. decembru 2022	16 010	10 180	26 190

V súlade s IAS 36 – Zníženie hodnoty majetku má Spoločnosť vytvorenú k 31. decembru 2022 opravnú položku v hodnote 802 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 922 tis. EUR).

Opravné položky k IAS 40	Rok 2022	Rok 2021
K 1. januáru	922	1 754
Tvorba	0	0
Zúčtovanie	-120	-832
K 31. decembru	802	922

Nasledujúca tabuľka poskytuje analýzu majetku vykázaného v reálnej hodnote.

Majetok	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3
Nemocnice	0	27 710	0
Pozemky	0	787	20 572
Stavby	0	1 296	7 144

V investíciách do nehnuteľností sú evidované nehnuteľnosti, ktoré sú ako celok prenájaté, 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 2022 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 a nehnuteľného majetku v úrovni 2 a 3 k 31. decembru 2022 je v hodnote 57 509 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 61 638 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 340 majetkových položiek (k 31. decembru 2021: 422), pre ďalších 1 361 položiek (k 31. decembru 2021: 1 369) bola použitá zjednodušená metóda polohovej diferenciácie, v prípade 385 položiek (k 31. decembru 2021: 426) bola použitá výnosová metóda, pre 278 položiek (k 31. decembru 2021: 319) bola použitá metóda obstarávacej ceny a pre 42 položiek (k 31. decembru 2021: 33) bola použitá porovnávacia metóda (stanovenie reálnej hodnoty porovnaním s typovo podobným pozemkom v danej lokalite, u ktorého bolo k dispozícii znalecké ohodnotenie).

U stavieb bola pre stanovenie reálnej hodnoty použitá metóda časovej ceny pre 386 položiek (k 31. decembru 2021: 407), ďalej zjednodušená výnosová metóda pre 45 položiek (k 31. decembru 2021: 55), metóda objektivizácie znalecky stanovenej všeobecnej hodnoty pre 62 položiek (k 31. decembru 2021: 71), metóda obstarávacej ceny pre 48 položiek (k 31. decembru 2021: 52), pre 51 položiek (k 31. decembru 2021: 51) bola využitá metóda stanovenia reálnej hodnoty odborným odhadom.

Náklady súvisiace s investičným nehnuteľným majetkom predstavujú hodnotu 600 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 684 tis. EUR) a výnosy z investičného nehnuteľného majetku predstavujú hodnotu 3 079 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 3 078 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 2021	4	42 515	2 525	14 951	59 995
Prírastky	0	794	1 779	12	2 585
Úbytky	0	-624	-230	-233	-1 087
Presuny	0	1 476	-1 476	0	0
K 31. decembru 2021	4	44 161	2 598	14 730	61 493

Oprávky/zníženie hodnoty

K 1. januáru 2021	3	31 401	573	5 654	37 631
Prírastky	0	5 865	476	3 495	9 836
Úbytky	0	-624	-509	0	-1 133
Presuny	0	0	0	0	0
K 31. decembru 2021	3	36 642	540	9 149	46 334

Zostatková hodnota

K 1. januáru 2021	1	11 114	1 952	9 297	22 364
K 31. decembru 2021	1	7 519	2 058	5 581	15 159

Obstarávacia cena

K 1. januáru 2022	4	44 161	2 598	14 730	61 493
Prírastky	0	8 036	1 216	65	9 317
Úbytky	0	-3	-1 016	-295	-1 314
Presuny	0	1 238	-1 238	0	0
K 31. decembru 2022	4	53 432	1 560	14 500	69 496

Oprávky/zníženie hodnoty

K 1. januáru 2022	3	36 642	540	9 149	46 334
Prírastky	0	7 423	9	3 596	11 028
Úbytky	0	-573	-458	-315	-1 346
Presuny	0	0	0	0	0
K 31. decembru 2022	3	43 492	91	12 430	56 016

Zostatková hodnota

K 1. januáru 2022	1	7 519	2 058	5 581	15 159
K 31. decembru 2022	1	9 940	1 469	2 070	13 480

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 9 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 476 tis. EUR). K 31. decembru 2022 má Spoločnosť vytvorenú opravnú položku k nedokončeným investíciám v hodnote 90 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 540 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 2022	rok 2021
úrokový náklad na lízingové splátky	83	156
náklady súvisiace s krátkodobými lízingmi	12	4
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:

	Účtovná hodnota 31. decembra 2022	Účtovná hodnota 31. decembra 2021	Odpisy 2022
Právo na užívanie			
Budovy	217	253	-36
Stavby	369	395	-59
Energetické a hnacie stroje a zariadenia	19	22	-3
Pracovné stroje a zariadenia	6	7	-1
Dopravné prostriedky	1 223	4 504	-3 196
Pozemky	235	399	15
Právo na užívanie spolu	2 069	5 580	-3 280

Celkový odliv peňažných prostriedkov na prenájom za rok 2022 predstavuje hodnotu 3 980 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 4 261 tis. EUR).

7 FINANČNÉ INVESTÍCIE

	Dcérske spoločnosti	Pridružené spoločnosti	Ostatné investície	Celkom 2022	Celkom 2021
Počiatočný stav k 1.1.	1 009	6 464	151	7 624	5 649
Prírastky	0	0	0	0	1 975
Úbytky	0	0	0	0	0
Konečný stav k 31.12.	1 009	6 464	151	7 624	7 624

Štruktúra majetkových účastí Spoločnosti k 31. decembru 2022:

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)	11 193	493	Slovensko	55,26	správa doplnkových dôchodkových fondov
Pridružené spoločnosti					
ŽPSV, a. s., Čaňa (poznámka 41)	5 379	28	Slovensko	41,06	výroba betónových výrobkov, prefabrikátov a konštrukcií pre stavebné účely
Breitspur Planungsgesellschaft mbH in Liqu, Viedeň (Rakúsko)	2 026	-1 060	Rakúsko	27,74	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	3 384	219	Holandsko	4,00	realizácia prepojenia informačných systémov železníc v rámci UIC

Prezentované údaje hospodárenia pridružených spoločností nie sú zostavené podľa IFRS.

Spoločnosť Breitspur Planungsgesellschaft mbH in Liqu, Viedeň vstúpila do likvidácie dňa 1. januára 2023 na základe uznesenia Valného zhromaždenia konaného dňa 13. decembra 2022. Uznesenie bolo zverejnené v úradnom vestníku 3. januára 2023. Spoločnosť netvorila opravnú položku z dôvodu vyhlásenia likvidácie, keďže pridružená spoločnosť bola obstaraná z dotácií.

V roku 2022 došlo v spoločnosti Stabilita, d. d. s., a. s. k prevodu akcionárskych podielov. Od 22. februára 2022 akcionármi spoločnosti Stabilita, d. d. s. a. s sú v podiele 44,69 % spoločnosť IAD Investment, 0,05 % Marek Szabo a 55,26 % ŽSR. V dôsledku prevodu akcionárskych podielov a vzhľadom na spôsob rozhodovania valného zhromaždenia spoločnosti Stabilita došlo k zmene kontroly nad spoločnosťou, ktorú bude spoločne vykonávať ŽSR a IAD Investment.

8 DLHODOBÉ POHĽADÁVKY

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Dlhodobé pohľadávky z obchodného styku	38	51
Poskytnuté preddavky na DHM	9 003	5 703
Pohľadávky za predaj bytov	95	152
Ostatné dlhodobé pohľadávky	36	98
Opravné položky	-5 618	-5 605
Dlhodobé pohľadávky celkom	3 554	399

Dlhodobé pohľadávky sú zvýšené z dôvodu nárastu poskytnutých preddavkov za pripojovacie poplatky na realizovaných investíciách.

Vývoj opravnej položky k dlhodobým pohľadávkam:

Stav k 31.12.2021	5 605
Tvorba	13
Zúčtovanie	0
Stav k 31.12.2022	5 618

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

9 ZÁSoby

	Obstarávacía cena 2022	Účtovná hodnota 2022	Obstarávacía cena 2021	Účtovná hodnota 2021
Výrobky stroj. a kovosprac. priemyslu	5 788	3 866	7 793	5 758
Výrobky elektrotech. priemyslu	3 013	1 837	3 608	2 730
Výrobky hutníckeho priemyslu	2 290	1 922	2 807	2 459
Výrobky chemického priemyslu	1 363	1 263	1 212	1 093
Osobné ochranné pracovné prostriedky a rovnošaty	919	903	786	770
Stavebné materiály a výrobky drevospracujúceho priemyslu	633	528	1 415	1 191
Ostatný materiál	495	369	601	480
Zásoby celkom	14 501	10 688	18 222	14 481

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, ktoré je nutné skladovať v určitých skladoch na zabezpečenie okamžitej a mimoriadnej údržby a opravy pri poruchách ohrozujúcich bezpečnosť a plynulosť železničnej prevádzky a živelných pohrôm a dlhodobo potrebné zásoby, ktoré už nie sú bežne dostupné na trhu a sú určené na používanie zariadenia, pričom ich zásoba musí byť úmerná počtu týchto zariadení. K týmto zásobám sa opravné položky nevytvárajú.

Z celkového stavu zásob eviduje Spoločnosť:

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Zásoby stálej zálohy	2 315	1 498
Dlhodobo potrebné zásoby	653	569

V rámci zásob má Spoločnosť zadaný zoznam strategických tovarov vo výške 10 224 tis. EUR.

Spoločnosť vytvorila opravné položky k pomaly obrátkovým a zastaraným zásobám porovnaním ocenenia v účtovníctve k 31. decembru 2022 s čistou realizovateľnou hodnotou.

Vývoj opravnej položky k zásobám:

Stav k 31.12.2021	3 741
Tvorba	2 428
Vyradenie zásob	-301
Zánik opodstatnenosti	-2 055
Stav k 31.12.2022	3 813

Spoločnosť eviduje v podsúvahovej evidencii zásoby materiálu mobilizačných rezerv – program 222 vo výške 11 197 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 11 231 tis. EUR) a materiál v skladoch civilnej obrany vo výške 731 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 736 tis. EUR).

10 KRÁTKODOBÉ POHĽADÁVKY Z OBCHODNÉHO STYKU

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Pohľadávky z obchodného styku	74 008	12 006
Poskytnuté preddavky	226	207
Ostatné pohľadávky z obchodného styku	1 129	1 627
Opravné položky	-63 187	-2 117
Krátkodobé pohľadávky z obchodného styku celkom	12 176	11 723

Zvýšenie pohľadávok z obchodného styku je z dôvodu zaúčtovania nároku na náhradu škody voči spoločnosti A.En. Slovensko s.r.o. Pohľadávka je evidovaná po lehote splatnosti.

Pohľadávky z obchodného styku po lehote splatnosti sú v hodnote 64 359 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 2 536 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 31.12.2021	2 117	1 008
Tvorba	61 593	14
Zúčtovanie z dôvodu odpisu pohľadávky	-187	-40
Zúčtovanie z dôvodu úplného alebo čiastočného uhradenia	-336	-28
Stav k 31.12.2022	63 187	954

11 OSTATNÉ POHLÁDÁVKY A AKTÍVA

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Ostatné pohľadávky	2 295	3 294
Pohľadávky voči štátu	58 993	49 509
Náklady budúcich období	610	651
Opravné položky	-1 690	-1 723
Ostatné pohľadávky a aktíva celkom	60 208	51 731

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 55 460 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 46 435 tis. EUR). Najvyšší nárok je na dostavbu zriaďovacej stanice – Uzol Žilina – Teplica vo výške 21 699 tis. EUR, na elektrifikáciu trate Haniská pri Košiciach – Moldava nad Bodvou vo výške 7 769 tis. EUR a modernizáciu trate Liptovský Mikuláš – Poprad vo výške 5 922 tis. EUR. Zároveň v pohľadávkach voči štátu Spoločnosť eviduje nadmerný odpočet DPH vo výške 3 533 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 1 909 tis. EUR).

Vývoj opravnej položky k ostatným pohľadávkam:

Stav k 31.12.2021	1 723
Tvorba	27
Zúčtovanie z dôvodu odpisu pohľadávky	-9
Zúčtovanie z dôvodu úplného alebo čiastočného uhradenia	-51
Stav k 31.12.2022	1 690

12 PENIAZE A PEŇAŽNÉ EKVIVALENTY

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Hotovosť a ceniny	42	56
Peniaze v banke	47 892	70 791
Peňažné prostriedky účelovo viazané	134 907	36 370
Peniaze a peňažné ekvivalenty vo výkaze finančnej pozície	182 841	107 217
Kreditné karty	0	0
Peniaze a peňažné ekvivalenty vo výkaze peňažných tokov	182 841	107 217

V konečnom stave peňazí a peňažných ekvivalentov sú zahrnuté aj zálohové platby účelovo viazané na financovanie projektov Nástroja na prepájanie Európy (Connecting Europe Facility - CEF) vo výške 113 449 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 16 639 tis. EUR).

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

Zálohové platby k 31. decembru 2022 sú viazané na nasledovné projekty: (v tis. EUR)

Modernizácia dvoch úsekov železničnej trate Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR	86 472
Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves - Kúty štátna hranica	10 846
Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad Tatry (mimo), 1.etapa	7 347
Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR - Čadca - Krásno na Kysucou (mimo), 3. etapa, Čadca - štátna hranica SR/ČR - realizácia	4 362
Dostavba zriaďovacej stanice Žilina - Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, úsek Žilina (mimo) - Varín	4 158
Implementácia GSM-R do siete ŽSR, úsek Varín - Košice - Čierna nad Tisou štátna hranica	221
Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR, úsek Malacky (mimo) - Kúty, projektová dokumentácia	43

Úrokové sadzby z vkladov na bežných účtoch v bankách sa pohybovali v rozmedzí od -0,7 % p. a. do 0,01 % 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 31. marca 2022 sa výsledok hospodárenia za minulé účtovné obdobie - strata vo výške 19 629 tis. EUR zúčtoval na nerozdelený zisk minulých rokov.

Kapitálové fondy zahŕňajú vklady kapitálu, ktoré nezvyšujú základné imanie Spoločnosti. Štát neustále skúma právny nárok na pozemky spravované Spoločnosťou a ich hodnotu, na základe čoho periodicky vkladá do Spoločnosti ďalší majetok a koriguje stanovené administratívne hodnoty. Počas roka 2022 boli korigované a celkom znížené administratívne hodnoty pozemkov vo výške 5 188 tis. EUR (k 31. decembru 2021: zvýšené o 487 tis. EUR). Kapitálové fondy tiež zahŕňajú precenenia zamestnaneckých požitkov v súlade s IAS 19, ktoré sú založené na poistno-matematických metódach a odloženú daň súvisiacu s precenením zamestnaneckých požitkov.

Zákonný rezervný fond sa tvorí v zmysle § 15 zákona č. 258/1993 Z. z. o Železniciach Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov a dopĺňa sa sumou vo výške minimálne 5 % zo zisku, a to až do výšky 5 % z hodnoty majetku, s ktorým majú ŽSR právo hospodárenia, okrem hodnoty železničnej infraštruktúry. Účtovná hodnota majetku v správe ŽSR, okrem majetku železničnej infraštruktúry bola k 31. decembru 2022 vo výške 182 001 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 196 987 tis. EUR). Zákonný rezervný fond je vytvorený vo výške 19 597 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 19 597 tis. EUR), čo predstavuje viac ako 5 % z hodnoty majetku, okrem hodnoty železničnej infraštruktúry.

14 ÚVERY

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Krátkodobé úvery vrátane krátkodobej časti dlhodobých úverov		
Euro		
Tatrabanka - investičný úver, splatnosť 31. decembra 2023	10 000	10 000
Tatrabanka - investičný úver, splatnosť 31. decembra 2023	1 500	1 500
SLSP - investičný úver, splatnosť 31. decembra 2023	500	500
SIH - diagnostické vozidlá, splatnosť 31. decembra 2023	1 131	0
	13 131	12 000
Úroky z úverov	5	0
Krátkodobé úvery vrátane krátkodobej časti dlhodobých úverov celkom		
	13 136	12 000
Úvery		
Euro		
Tatrabanka - investičný úver, splatnosť 30. júna 2026	22 740	32 740
Tatrabanka - investičný úver, splatnosť 31. decembra 2027	24 750	26 250
SLSP - investičný úver, splatnosť 31. decembra 2041	9 000	9 500
SIH - diagnostické vozidlá, splatnosť 31. decembra 2042	29 280	29 987
SIH - žst. Košice-rekonštrukcia, splatnosť 31. decembra 2045	10 000	0
Dlhodobé úvery		
	95 770	98 477
Úvery celkom	108 906	110 477

V októbri 2022 bola uzatvorená Zmluva o úvere medzi National Development Fund II. a.s. (SIH) a ŽSR na financovanie investičnej akcie - ŽST Košice - rekonštrukcia nástupíšť č. 1,2,3 a komplexná rekonštrukcia železničného zvršku koľaje č. 11, 9, 8 7, 5, 4, 3a, 1" s úverovým limitom 12 774 tis. EUR. K 31.12.2022 došlo k čerpaniu v celkovej výške 10 000 tis. EUR. Z načerpaného úveru bola k 31. decembru 2022 použitá na úhradu faktúr výška 5 378 tis. EUR. Splácanie istiny začne po kolaudácii diela.

V decembri 2022 bol uzatvorený Dodatok č. 4 k Úverovej zmluve medzi National Development Fund II. a.s. (SIH) a ŽSR na financovanie diagnostických vozidiel, ktorého predmetom bolo aj navýšenie úverového limitu o 423 600 EUR z dôvodu navýšenia zmluvnej ceny. Uvedené navýšenie bolo k 31. decembru 2022 aj načerpané. V roku 2022 bola z úveru použitá čiastka 3 322 tis. EUR na úhradu faktúry. Splácanie istiny začne po podpise Akceptačného protokolu.

ŽSR v roku 2022 uhradili z investičných úverov splátky istiny v celkovej výške 12 000 tis. EUR. Uhradené úroky z úverov boli k 30. júnu a k 31. decembru spolu vo výške 389 tis. EUR. Úroky z úverov boli v roku 2022 zaúčtované do nákladov vo výške 190 tis. EUR (za rok 2021: 127 tis. EUR) a na účty obstarania vo výške 204 tis. EUR (za rok 2021: 84 tis. EUR).

15 ŠTÁTNE DOTÁCIE A DOTÁCIE EÚ

Operačný program integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020 (OPII)

V rámci Operačného programu integrovaná infraštruktúra Spoločnosť v roku 2022 čerpala dotácie v celkovej výške 99 782 tis. EUR (v roku 2021: 25 826 tis. EUR) na nižšie uvedené akcie.

	2022	2021
Prioritná os č. 1		
Trať Púchov - Žilina, I. etapa, úsek Púchov - Považská Teplá	8 055	19 713
Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina - realizácia	58 434	0
Implementácia TSI v podmienkach ŽSR	1 128	621
Modernizácia Bratislavského tunela č. 2, ŽST Bratislava hl. stanica	347	0
Implementácia ERTMS na úseku Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR (Stavba B)	360	0
Dopravný uzol Bratislava - štúdia realizovateľnosti	0	49
Prioritná os č. 3		
Terminál integrovanej osobnej prepravy v Bratislave, úsek Devínska Nová Ves - Bratislava hlavná stanica - Podunajské Biskupice, PD	115	147
Zastávka Nové Košariská - záchytné parkovisko pre individuálnu automobilovú dopravu	38	0
Prioritná os č. 5		
Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach - Moldava nad Bodvou, realizácia	9 022	0
Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov, realizácia	5 234	0
Boleráz - Smolenice, modernizácia železničného zvršku koľaje č. 1	6 198	0
ŽST Dvory nad Žitavou, modernizácia výhybiek č. 14 - 20	6 372	0
ŽST Nové Zámky - ŽST Palárikovo, modernizácia koľaje č. 1 a č. 2	4 479	0
Komunikačná infraštruktúra služieb telematiky	0	5 296
	99 782	25 826

Investičné dotácie zo ŠR

Spoločnosť čerpala v roku 2022 investičné dotácie zo ŠR v zmysle zmluvy z rozpočtovej kapitoly MD SR vo výške 95 328 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 104 453 tis. EUR). Z uvedenej dotácie bolo zabezpečené financovanie investičných akcií v rámci rozpočtových prvkov:

	2022	2021
Výstavba a obnova železničnej siete	18 783	15 475
<i>Z toho najvýznamnejšie čerpanie na investičné akcie:</i>		
Pial - Beša, sanácia zemného telesa	5 991	0
Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) - Krompachy. 1. etapa	5 523	0
ŽST Kraľovany - ŽST Ľubochňa, rekonštrukcia koľají č. 1, 2	1 414	2 790
Sanácia skalnej steny v km 3,150 - 3,750 Kraľovany - Párnica	0	2 691

ŠR mimo spolufinancovania + NN OPII	55 691	60 074
<i>Z toho najvýznamnejšie čerpanie na investičné akcie:</i>		
Trať Púchov - Žilina, I. etapa, úsek Púchov - Považská Teplá	50 777	33 608
Dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička (Uzol Žilina), realizácia	3 551	23 542
 Projekty CEF - spolufinancovanie zo ŠR/NN a dočasné EÚ	 20 854	 28 904
<i>Z toho najvýznamnejšie čerpanie na investičné akcie:</i>		
Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek Liptovský Mikuláš - Poprad Tatry (mimo), 1.etapa (Poprad - Lučivná)	13 864	15 773
Modernizácia železničného úseku Váh - Varín - Strečno (sekcia 1)	4 334	10 982
	95 328	104 453

V rámci medzirezortného podprogramu Podpora obrany, boli v zmysle zmluvy o poskytnutí finančných prostriedkov z MD SR v roku 2022 pridelené prostriedky vo výške 374 tis. EUR (v roku 2021: 374 tis. EUR) určené na výstavbu nakladacieho a vykladacieho priestoru a prístupových ciest v ŽST Kamenica nad Cirochou. Z načerpaných transferov nedošlo v roku 2022 k použitiu.

Nárok na dotácie

Spoločnosť eviduje nárok na investičné dotácie k investičným záväzkom zo stavieb, pri ktorých je isté, že v budúcich obdobiach budú dotácie načerpané. Najvyšší nárok na dotáciu je najmä na stavby, dostavba zriaďovacej stanice - Uzol Žilina - Teplička vo výške 21 699 tis. EUR, Elektrifikácia trate Haniská pri Košiciach - Moldava n/Bodvou vo výške 7 769 mil. EUR, modernizácia trate Liptovský Mikuláš - Poprad vo výške 5 922 tis. EUR.

Celkový stav štátnych dotácií a dotácií EÚ

Stav k 31.12.2021	1 770 357
Načerpanie dotácií	
Operačný program integrovaná infraštruktúra 2014-2020	99 782
Použitá a prijatá investičná dotácia zo ŠR	96 822
Nárok na dotácie (zvýšenie)	9 025
Použitie dotácie vo výške odpisov a vratky	-127 828
Použitie zálohy CEF (zvýšenie)	33 799
 Stav k 31.12.2022	 1 881 957
Z toho dlhodobá časť	1 819 322
krátkodobá časť	62 635

16 ČASOVÉ ROZLIŠENIE

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Bezodplatne prijatý odpisovaný dlhodobý majetok	13 192	13 167
Bezodplatne prijatý materiál - covid 19	11	12
Ostatné výnosy budúcich období	192	189
Výdavky budúcich období	13	34
Časové rozlíšenie celkom	13 408	13 402

Najvýznamnejšie položky bezodplatne prijatého odpisovaného majetku tvoria najmä položky prevzatých objektov vyvolaných investícií od Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. v účtovnej hodnote 3 005 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 3 104 tis. EUR), prevzatých darovaných úprav oznamovacích a zabezpečovacích zariadení od spoločnosti Žilina Invest, s. r. o. v účtovnej hodnote 1 503 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 1 732 tis. EUR) a prevzaté objekty vyvolaných úprav od MD SR v účtovnej hodnote 780 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 812 tis. EUR).

17 REZERVY

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Environmentálna záťaž - dlhodobá časť	63 467	12 215
- krátkodobá časť	0	206
Súdne spory	1 426	1 401
Rezervy na demoláciu objektov	2 331	1 883
Rezervy celkom	67 224	15 705

Vývoj rezerv:

	Rezerva na environmentálne záťaže	Rezerva na súdne spory	Rezerva na demoláciu objektov	Rezervy celkom
Stav k 31.12.2021	12 421	1 401	1 883	15 705
Tvorba	56 232	65	875	57 172
Úrokové výnosy	-3 432	0	0	-3 432
Použitie z dôvodu zrealizovania	-184	-6	-347	-537
Zrušenie - pominutie dôvodu	-1 570	-34	-80	-1 684
Stav k 31.12.2022	63 467	1 426	2 331	67 224

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 1 - 10 rokov. V roku 2022 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 Spoločnosť prehodnotila odhad predpokladaných nákladov na sanáciu environmentálnych záťaží. Dlhodobá časť rezervy je k 31. decembru 2022 prepočítaná bezrizikovou úrokovou mierou 4,0 % (k 31. decembru 2021: 2,0 %).

Úrokové náklady zo zúčtovania diskontu k týmto rezervám v dôsledku plynutia času predstavujú výšku 0 EUR (k 31. decembru 2021: 16 tis. EUR), úrokové výnosy z dôvodu zmeny diskontnej sadzby na 4 % predstavujú výšku 3 432 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 0 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 1 426 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 1 401 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 2022 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 2022 je hodnota rezervy vo výške 2 331 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 1 883 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

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Zamestnanecké požitky - dlhodobá časť	35 246	42 783
- krátkodobá časť	4 790	4 205
Zamestnanecké požitky celkom	40 036	46 988

Vývoj zamestnaneckých požitkov:

	2022	2021
Stav k 1.1.	46 988	46 331
Tvorba	1 636	2 587
Použitie z dôvodu zrealizovania	-2 923	-2 620
Precenenie zamestnaneckých požitkov po skončení zamestnania	-5 665	690
Stav k 31.12.	40 036	46 988

Rezerva na zamestnanecké požitky

K 31. decembru 2022 má Spoločnosť zaúčtovanú rezervu vo výške 40 036 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 46 988 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 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	4,16 % p. a.
Budúci nárast miezd	v roku 2023 o 10 % p. a. a v nasledujúcich rokoch o 5 % p. a.
Úmrtnosť	Úmrtnosť slovenskej populácie, na základe Úmrtnostných tabuliek vydaných Štatistickým úradom SR z rokov 2015 – 2019

Opis rizík

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

Citlivosť výšky „zamestnaneckých požitkov počas zamestnania“ na zmenu predpokladov

- zmena diskontu o +1 % pre všetky nasledujúce roky, za predpokladu, že iné predpoklady vstupujúce do výpočtu zostanú nezmenené, má za následok pokles záväzku o 7,47 %;
- 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 3,51 %;
- pokles fluktuácie o 10 % pre všetky nasledujúce roky, za predpokladu, že iné predpoklady vstupujúce do výpočtu zostanú nezmenené, má za následok nárast záväzku o 0,53 %;
- 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 0,92 %.

Štruktúra nákladov zamestnaneckých požitkov

	Zamestnanecké požitky počas zamestnania	Zamestnanecké požitky po skončení zamestnania	Spolu
Predchádzajúci stav k 31.12.2021	6 282	40 706	46 988
Náklady na súčasné a minulé služby	381	1 641	2 022
náklady na súčasnú službu	287	1 641	1 928
náklady na minulé služby	94		94
Úrokové náklady	77	501	578
Precenenia (zisky a straty poistnej matematiky)	-964	-5 665	-6 629
- zmeny demografických predpokladov	11	337	348
- zmeny finančných predpokladov	-1 002	-5 899	-6 901
- vyplývajúce z praxe	27	-103	-76
Platby z programu (Vyplatené požitky)	-719	-2 204	-2 923
Konečný stav k 31.12.2022	5 057	34 979	40 036

Priemerná splatnosť zamestnaneckých požitkov počas zamestnania je 6 rokov, pre budúce benefity je 11,17 rokov a priemerná splatnosť zamestnaneckých požitkov po skončení zamestnania je 8,33 rokov, pre budúce benefity je 15,61 rokov.

Precenenia zamestnaneckých požitkov po skončení zamestnania k 31. decembru 2022 vo výške 5 665 tis. EUR (zisk) sú vykázané vo vlastnom imaní a v ostatnom komplexnom výsledku (k 31. decembru 2021: strata 690 tis. EUR).

19 OSTATNÉ DLHODOBÉ ZÁVÄZKY

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Závazky zo sociálneho fondu	218	254
Ostatné dlhodobé záväzky	3 716	3 730
Závazok z prenájmu	744	2 319
Nájomné prijaté vopred	1 660	1 843
Zálohové platby CEF	86 472	6 400
Ostatné dlhodobé záväzky celkom	92 810	14 546

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

Štruktúra sociálneho fondu:

	2022	2021
Stav fondu k 1.1.	254	313
Tvorba	1 897	1 837
Čerpanie	1 933	1 896
z toho:		
príspevok na stravovanie	833	850
príspevok na regeneráciu pracovnej sily	535	539
Zostatok k 31.12.	218	254

20 KRÁTKODOBÉ ZÁVÄZKY Z OBCHODNÉHO STYKU

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Závazky z obchodného styku	72 322	79 722
Prijaté preddavky	3 941	2 420
Ostatné záväzky	1 381	1 246
Krátkodobé záväzky z obchodného styku celkom	77 644	83 388

Z celkovej hodnoty krátkodobých záväzkov z obchodného styku eviduje Spoločnosť 44 907 tis. EUR investičných záväzkov (k 31. decembru 2021: 50 578 tis. EUR) a 32 737 tis. EUR prevádzkových záväzkov (k 31. decembru 2021: 32 810 tis. EUR). Prijaté preddavky predstavujú najmä prijaté zálohy zo zmlúv o budúcej kúpnej zmluve.

21 ZÁVÄZKY VOČI VEREJNOPRÁVNÝM INŠTITÚCIÁM

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Záväzky voči poisťovniam	11 934	10 440
Záväzky voči daňovému úradu	2 764	2 404
Záväzky voči verejnoprávnym inštitúciám celkom	14 698	12 844

22 OSTATNÉ ZÁVÄZKY

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Zamestnanci	22 573	20 854
Zálohové platby CEF	26 977	10 239
Ostatné záväzky	20 439	2 628
Záväzky z prenájmu	1 606	3 537
Ostatné záväzky celkom	71 595	37 258

Nárast ostatných záväzkoch bol spôsobený najmä prijatím zálohových platieb účelovo viazaných na financovanie projektov Nástroja na prepájanie Európy (Connecting Europe Facility – CEF). Zvýšenie ostatných záväzkov je z dôvodu zaúčtovania záväzku voči MD SR z titulu povinnosti vrátenia finančných prostriedkov za OPIL.

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.

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Poplatky za prístup ŽI - nákladná doprava	26 319	20 801
Poplatky za prístup ŽI - osobná doprava	55 072	51 827
Poplatky za prístup k železničnej infraštruktúre celkom	81 391	72 628

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Predaj doplnkových služieb ŽI - nákladná doprava	29	31
Predaj doplnkových služieb ŽI - osobná doprava	0	0
Predaj doplnkových služieb ŽI celkom	29	31

Celkový počet dopravcov k 31. decembru 2022 predstavoval 49, z toho 28 slovenských dopravcov a 21 zahraničných dopravcov. Počas roka 2022 prevádzkovalo na tratiach ŽSR osobnú dopravu 5 dopravcov, nákladnú dopravu 41 dopravcov a 3 dopravcovia prevádzkovali osobnú aj nákladnú dopravu.

24 DOTÁCIA NA PREVÁDZKOVANIE ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

V zmysle dodatkov č. 14 – č. 16 k Zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2017 - 2021 uzatvorenej medzi MD SR a ŽSR prijala Spoločnosť v roku 2022 prevádzkovú dotáciu na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry vo výške 354 600 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 298 600 tis. EUR). Záverečné hodnotenie plnenia ZPŽI za rok 2022 bude protokolárne vyhodnotené v priebehu roka 2023. ZPŽI za rok 2021 bola protokolárne vyhodnotená dňa 13. septembra 2022 a boli potvrdené výsledky ŽSR - vyrovnaný výsledok hospodárenia rovný nule.

Na základe ZPŽI bola v roku 2022 Spoločnosti rozpočtovaná kompenzácia finančných dopadov spojených so znížením úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre pre nákladných dopravcov vo výške 22 500 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 28 241 tis. EUR). Zľavy nákladným dopravcom za prístup k železničnej infraštruktúre boli v zmysle zmluvy poskytnuté do 31. decembra 2022 v celkovej hodnote 21 315 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 27 760 tis. EUR). Z prijatej kompenzácie bola uhradená pohľadávka za zľavy za december 2021 vo výške 1 165 tis. EUR a zľavy za rok 2022 vo výške 21 315 tis. EUR. Rozdiel medzi poskytnutou zľavou a rozpočtovanou čiastkou podľa ZPŽI vo výške 20 tis. EUR Spoločnosť nevyčerpala. Pri poskytovaní zliav bola dodržaná podmienka uplatňovania nediskriminačného prístupu voči nákladným dopravcom a zúčtovanie prebiehalo v súlade so zmluvnými podmienkami.

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Dotácie na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	354 600	298 600
Kompenzácia zo zníženia poplatkov za prístup	21 315	27 760
Dotácie a kompenzácia na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry celkom	375 915	326 360

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 2022	31. decembra 2021
Tržby z prenájmu TIP - Lužianky	1 133	1 097
Tržby za prevádzkové výkony - TIP Lužianky	2 234	2 044
Tržby z poplatku za užívanie koncesného majetku - TIP Žilina	1 560	2 400
Prevádzkovanie a koncesie TIP celkom	4 927	5 541

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 2022	31. decembra 2021
Tržby za predaj trakčnej elektriny	66 988	30 257
Tržby z distribúcie trakčnej elektriny	26 733	34 472
Tržby za predaj netrakčnej elektriny	1 976	1 840
Tržby z distribúcie netrakčnej elektriny	1 984	2 194
Tržby z predaja elektriny - národný jadrový fond	1 607	1 641
Tržby za elektrickú energiu celkom	99 288	70 404

Nárast tržieb za predaj trakčnej elektriny bol spôsobený vyššími zazmluvnenými cenami pre dopravcov. Pokles tržieb z distribúcie trakčnej elektriny bol z dôvodu poklesu tarify za prevádzkovanie systému pre rok 2022.

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
	2022	2021
Tržby za výkony v oblasti informatiky	2 715	2 753
Tržby za telekomunikačné služby - dátové	1 735	1 734
Tržby za telekomunikačné služby - hlasové	320	352
Tržby za telekomunikačné služby - ostatné	427	400
Tržby za telekomunikačné služby a informatiku celkom	5 197	5 239

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
	2022	2021
Tržby z prenájmu - nebytové priestory	4 955	4 876
Tržby z prenájmu - pozemky	2 684	2 665
Tržby z prenájmu - bytové priestory	581	591
Tržby z prenájmu - hnutelný majetok	432	426
Zisk z predaja dlhodobého majetku	4 926	4 351
Zisk z predaja materiálu	2 218	1 321
Výnosy z majetku celkom	15 796	14 230

29 OSTATNÉ VÝNOSY

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Tržby za vlečkové výkony a ostatné technické služby	1 925	1 777
Tržby za dodávku tepla a pary (výroba tepla)	1 313	1 383
Tržby za školenie, vzdelávanie	1 356	1 146
Tržby za vodné a stočné	715	677
Tržby za ubytovacie služby	695	501
Tržby závodných jedální a stravovacie služby	294	182
Aktivácia	4 559	6 236
Výzisk materiálu	2 498	2 657
Bezodplatne prijatý materiál - covid 19	0	31
Ostatné výnosy	4 010	3 415
Predaj ostatných služieb celkom	17 365	18 005

30 ČISTÝ OBRAT

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Tržby z predaja služieb	206 620	169 015
Tržby za tovar	78	66
Dotácia v zmysle ZPŽI	375 915	326 360
Čistý obrat celkom	582 613	495 441

31 MATERIÁL

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Spotreba materiálu	-24 919	-22 538
Spotreba pohonných hmôt	-5 288	-3 920
Spotreba hmotného majetku	-1 083	-1 325
- Tvorba/+ Zúčtovanie opravných položiek k zásobám	-72	1 147
Materiál a suroviny celkom	-31 362	-26 636

32 ENERGIE

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Elektrina	-164 582	-75 012
Plyn	-4 640	-1 803
Para a teplo	-4 343	-3 735
Voda	-1 279	-1 343
Energie celkom	-174 844	-81 893

Nárast nákladov za energie bol spôsobený vyššími nákupnými cenami.

33 SLUŽBY

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Opravy a udržiavanie	-22 149	-21 248
Náklady na zneškodnenie odpadu	-502	-356
Náklady na upratovanie, čistenie	-5 039	-4 885
Náklady na informačné technológie	-6 950	-8 767
Náklady za výkony strojov a zariadení s obsluhou	-588	-614
Platené nájomné a odplaty	-464	-504
Náklady na vyhotovenie geometrických plánov, znaleckých posudkov, štúdií, prieskumy trhov	-483	-463
Náklady na telekomunikačné služby	-1 095	-1 113
Náklady za stočné, odvoz kalov	-1 037	-1 183
Náklady na defektoskopiu a diagnostiku	-2 277	-2 424
Prepravné, ak nie je súčasťou obstarávacej ceny	-257	-262
Náklady na softvér a softvérové licencie	-48	-180
Stráženie, bezpečnostné a pátracie služby	-1 360	-1 137
Náklady na poradenstvo, audit, konzultačné služby	-329	-460
z toho náklady za služby auditorskej spoločnosti	-70	-70
Náklady na búracie a demontážne práce	-395	-585
Ostatné	-2 782	-1 859
Prijaté služby celkom	-45 755	-46 040

34 OSOBNÉ NÁKLADY

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Mzdové náklady	-207 718	-201 316
Náklady na sociálne zabezpečenie	-81 820	-76 934
Rezerva na zamestnanecké požitky	1 287	33
Ostatné sociálne náklady	-25 340	-16 042
Osobné náklady celkom	-313 591	-294 259

Priemerný prepočítaný počet zamestnancov počas účtovného obdobia k 31. decembru 2022 bol 13 339,81 (k 31. decembru 2021: 13 484,52) a počet zamestnancov k 31. decembru 2022 bol 13 303 (k 31. decembru 2021: 13 490 zamestnancov), z toho počet vedúcich zamestnancov v priamej riadiacej pôsobnosti generálneho riaditeľa je 34 (k 31. decembru 2021: 35).

35 ODPISY A OPRAVNÉ POLOŽKY K DLHODOBÉMU MAJETKU

	<i>31. decembra</i> 2022	<i>31. decembra</i> 2021
Odpisy a zostatková hodnota likvidovaného majetku	-147 235	-150 246
Zúčtovanie časového rozlíšenia vo výške odpisov	74 143	73 030
Opravné položky k dlhodobému majetku	-210	-1 190
Odpisy a opravné položky k dlhodobému majetku celkom	-73 302	-78 406

36 OSTATNÉ PREVÁDZKOVÉ NÁKLADY NETTO

	<i>31. decembra</i> 2022	<i>31. decembra</i> 2021
Cestovné	-4 639	-3 699
Dane a poplatky	-3 425	-3 441
Poistenie majetku	-2 847	-2 846
Ostatné náklady a výnosy	62 796	-552
- Tvorba / + Zúčtovanie opravných položiek k pohľadávkam	-61 037	1 317
- Tvorba / + Zúčtovanie rezervy na súdne spory	-25	441
- Tvorba / + Zúčtovanie rezervy na environmentálnu záťaž	-54 478	205
Ostatné prevádzkové náklady netto celkom	-63 655	-8 575

37 OSTATNÉ FINANČNÉ NÁKLADY A VÝNOSY

	<i>31. decembra</i> 2022	<i>31. decembra</i> 2021
Bankové výdavky	-35	-33
Úroky z prenájmu	-83	-156
Ostatné finančné náklady	-1	-17
Úrokové výnosy	64	4
Ostatné finančné výnosy	3 770	2
Ostatné finančné náklady a výnosy celkom	3 715	-200

38 DAŇ Z PRÍJMOV

	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Výsledok hospodárenia pred zdanením podľa SÚŠ*	-102 688	-23 773
z toho teoretická daň pri sadzbe	21%	21%
	-21 564	-4 992
Daňový vplyv		
Položky zvyšujúce výsledok hospodárenia	135 409	101 778
Položky znižujúce výsledok hospodárenia	-23 315	-61 644
Základ dane (+) / Daňová strata (-)	9 406	16 361
Základ dane znížený o odpočet daňovej straty	0	0
Odložená daň	-30 613	-50 181
Daňový náklad	0	0
Dočasné rozdiely medzi účtovnou hodnotou majetku a daňovou základňou, z toho:	256 918	315 088
Odpočítateľné	-96 040	-34 667
- opravné položky k dlhodobému majetku	-22 686	-22 488
- opravné položky k pohľadávkam	-69 542	-8 438
- opravné položky k zásobám	-3 812	-3 741
Zdaniteľné	352 958	349 755
- dlhodobý majetok	352 885	349 679
- výnosy sledované po zaplatení	73	76
Dočasné rozdiely medzi účtovnou hodnotou záväzkov a daňovou základňou, z toho:	-111 142	-66 712
Odpočítateľné	-111 142	-66 712
- rezervy účtované do nákladov	-116 667	-65 850
- rezervy účtované do vlastného imania	5 665	-690
- náklady sledované po zaplatení	-140	-172
Zdaniteľné	0	0
Možnosť umorovať daňové straty v budúcnosti	0	9 418
Sadzba dane z príjmov	21%	21%
Odložená daň (+pohľadávka/-záväzok):		
- odložená daň netto pri platnej sadzbe dane	-29 423	-52 304
- odložená daň zaúčtovaná vo vlastnom imaní	-1 190	145
- odložená daň z možnosti umorovať daňové straty v budúcnosti	0	1 978
Spolu odložená daň (+pohľadávka/-záväzok)	-30 613	-50 181
Zmena odloženého daňového záväzku	19 568	4 573
zaúčtovaná ako náklad	20 903	4 069
zaúčtovaná do vlastného imania	-1 334	504

*SÚŠ = slovenské účtovné štandardy

Spoločnosť v zdaňovacom období 2022 umorila kumulatívne daňové straty vo výške 9 406 tis. EUR a vykázala základ dane vo výške 0 EUR (k 31. decembru 2021: po umorení kumulatívnych daňových strát 16 361 tis. EUR základ dane vo výške 0 EUR).

Spoločnosti bola v zdaňovacom období 2022 zrazená daň vyberaná zrážkou vo výške 129,60 EUR (k 31. decembru 2021: 243,66 EUR).

K dátumu výkazu finančnej pozície Spoločnosť zaúčtovala do vlastného imania odložený daňový záväzok z precenenia zamestnaneckých požitkov vo výške 1 334 tis. EUR (k 31. decembru 2021: odloženú daňovú pohľadávku vo výške 504 tis. EUR) a do nákladov odloženú daňovú pohľadávku vo výške 20 903 tis. EUR (k 31. decembru 2021: odloženú daňovú pohľadávku 4 069 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 zazmluvnených kapitálových výdavkov na roky 2023 až 2025:

Rok	Trate a infraštruktúra	IT a telekomunikácie	Celkom
2023	471 326	1 205	472 531
2024	344 665	654	345 319
2025	36 759	0	36 759
Celkom	852 750	1 859	854 609

40 PODMIENENÉ AKTÍVA A PODMIENENÉ ZÁVÄZKY

ŽSR evidujú súdne spory vo výške 54 503 tis. EUR (k 31.12.2021: 53 166 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 131 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 83 tis. EUR).

41 TRANSAKČIE SO SPRIAZNENÝMI OSOBAMI

Z hľadiska významnosti objemu realizovaných obchodov v roku 2022 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 11,63 % (k 31. decembru 2021: 12,63 %) a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s., predstavujú 3,29 % (k 31. decembru 2021: 2,93 %) z celkových tržieb vrátane dotácie ZPŽI (poznámka 23, 24).

Prehľad záväzkov a pohľadávok:

	ZSSK CARGO		ZSSK	
	31. decembra 2022	31. decembra 2021	31. decembra 2022	31. decembra 2021
Záväzky	104	29	58	51
Pohľadávky	2 824	2 732	672	739
Opravné položky	0	10	25	35

V zmysle ZPŽI bola Spoločnosti v roku 2022 poskytnutá dotácia vo výške 354 600 tis. EUR, ktorá bude protokolárne vyhodnotená v priebehu roka 2023. Na základe tejto zmluvy bola poskytnutá aj dotácia na kompenzáciu finančných dopadov spojených so znížením úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre nákladným dopravcom vo výške 22 500 tis. EUR (poznámka 24). Zľavy nákladným dopravcom boli v roku 2022 v zmysle zmluvy poskytnuté v hodnote 21 315 tis. EUR. Z poskytnutej dotácie bola uhradená pohľadávka za zľavy za 12/2021 vo výške 1 165 tis. EUR a zľavy za rok 2022 vo výške 21 315 tis. EUR. Rozdiel medzi poskytnutou zľavou a rozpočtovanou čiastkou podľa ZPŽI vo výške 20 tis. EUR Spoločnosť nevyčerpala.

Spoločnosť z rozpočtovej kapitoly MD 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 2022 je zapojených 11 103 zamestnancov ŽSR (k 31. decembru 2021: 11 416). 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 2022 predstavujú 5 305 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 4 912 tis. EUR). Spoločnosť eviduje k 31. decembru 2022 záväzky vo výške 684 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 607 tis. EUR).

Spoločnosť eviduje k 31. decembru 2022 pohľadávky vo výške 2 tis. EUR voči pridruženej spoločnosti Železničná priemyselná stavebná výroba, Čaňa (k 31. decembru 2021: 2 tis. EUR). Tržby za rok 2022 boli 21 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 14 tis. EUR). K 31. decembru 2022 Spoločnosť neeviduje záväzky (k 31. decembru 2021: 663 tis. EUR) (poznámka 7).

Za rok 2022 Spoločnosť vyplatila kľúčovému vedeniu Spoločnosti zamestnanecké požitky vo výške 668 tis. EUR (za rok 2021: 703 tis. EUR), z toho Správnej rade 145 tis. EUR (k 31. decembru 2021: 133 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 výročnej správy, ktoré nastali po roku 2022.

43 SCHVÁLENIE ÚČTOVNEJ ZÁVIERKY

Spoločnosť zostavila účtovnú závierku v poznámkach 1 až 43 a v mene Spoločnosti ju dňa 9. marca 2023 podpísal:



Ing. Miloš Havrila
generálny riaditeľ

Zoznam skratiek a značiek

AGC	Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach
AGTC	Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy
a. s.	akciová spoločnosť
AT	Rakúsko
ATÚ	automatická telefónna ústredňa
BOZP	bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci
BTS	Base Transceiver Station – Základná vysielacia a prijímacia stanica
CEF	Connecting Europe Facility – Nástroj na prepájanie Európy
CEO Summit	samit generálnych riaditeľov
CER	Community of European Railway and Infrastructure Companies - Spoločenstvo európskych železničných spoločností a infraštruktúrnych podnikov
ČR	Česká republika
DCM	Digital capacity management – Digitálny manažment kapacity
DHM	dlhodobý hmotný majetok
DNM	dlhodobý nehmotný majetok
DSPRS	dokumentácia pre stavebné povolenie a realizáciu stavby
DSZ	dokumentácia stavebného zámeru
DÚR	dokumentácia pre územné rozhodnutie
EIA	Environmental Impact Assessment - Posudzovanie vplyvov na životné prostredie
EON	ekonomicky oprávnené náklady
EOV	ekonomicky oprávnené výnosy
ERTMS	European Rail Traffic Management System – Európsky systém správy a riadenia železničnej dopravy
ETCS	European Train Control System – Európsky systém riadenia vlaku
EÚ	Európska únia
GSM – R	Global System for Mobile Communications – Railway - Globálny systém pre mobilnú komunikáciu – železnica
GVD	Grafikon vlakovej dopravy
GWP	potenciál globálneho otepľovania (index globálneho otepľovania)
hrtkm	hrubý tonový kilometer
IS	informačné systémy
IKT	informačné a komunikačné technológie
IRS	International Railway Solution – medzinárodné železničné riešenie
km	kilometer
ks	kus
KT	Kapitálový transfer
KZ	Kolektívna zmluva
m	meter
m. j.	merná jednotka
MÁV	Magyar Államvasutak Zrt - Maďarské železnice
MD SR	Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
MF SR	Ministerstvo financií Slovenskej republiky
NN	neoprávnené náklady

NR SR	Národná rada Slovenskej republiky
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen – Rakúske spolkové dráhy
OPII	Operačný program Integrovaná infraštruktúra
OR	Oblasť riaditeľstvo
OSŽD	Organizácia pre spoluprácu železníc
PD	projektová dokumentácia
POTR	prechodné obmedzenia traťovej rýchlosti
PRIME	Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe - Platforma európskych železničných manažérov infraštruktúry
RFC	Rail Freight Corridor - Koridory železničnej nákladnej dopravy
RINF	Registers of Infrastructure – Register infraštruktúry
RNE	Rail Net Europe – Spoločnosť európskych manažérov infraštruktúry
SEA	Strategic Environmental Assessment - Strategické environmentálne hodnotenie
SR	Slovenská republika
ŠR	štátny rozpočet
STN	Slovenská technická norma
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
TOTR	trvalé obmedzenia traťovej rýchlosti
TSI	Technical specifications for interoperability – Technická špecifikácia interoperability
TSI TAF	technické špecifikácie interoperability týkajúce sa subsystému „telematické aplikácie v nákladnej doprave“ železničného systému
TSI TAP	technické špecifikácie interoperability týkajúce sa subsystému „telematické aplikácie v osobnej doprave“ transeurópskeho železničného systému
TTR	Timetabling and Capacity Redesign - Redizajn medzinárodného cestovného poriadku a prideľovania kapacity železničnej infraštruktúry
UIC	International Union of Railways - Medzinárodná únia železníc
vlkm	vlakový kilometer
v. j.	výhybková jednotka
VOJ ŽSR	vnútorná organizačná jednotka Železníc Slovenskej republiky
v z. n. p.	v znení neskorších predpisov
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., Bratislava
Z. z.	zbierka zákonov
ZPŽI	Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky
ŽST	železničná stanica
ŽT	Železničné telekomunikácie

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