

Analýza fungovania železničných spoločností Železnice Slovenskej republiky, Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. a Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.

1. Úvod

Železničná doprava bola dominantným pozemným dopravným systémom do konca prvej polovice 20. storočia. Posilňovanie pozície flexibilnejšej, menej sofistikovanej a zdanlivo lacnejšej cestnej dopravy viedlo k masívnemu nástupu cestnej hromadnej a napokon i individuálnej automobilovej dopravy. Tento proces bol v období štátnodirektívneho riadenia národného hospodárstva kontrolovaný v oblasti dopravy nákladov koordináčnymi opatreniami, zabezpečujúcimi plánovitú deľbu práce medzi cestnou a železničnou dopravou. V oblasti železničnej osobnej dopravy malo úsilie udržať vysoké prepravné prúdy podobu veľmi nízkych taríf. Hoci vtedajšie investície do železničnej dopravy boli v dôsledku nedostatočnej výkonnosti plánovitého hospodárstva nie veľmi významné a ani nie veľmi efektívne, v určitej miere prebiehali. Po nástupe tržných mechanizmov však padla akákoľvek regulácia vzťahu medzi cestnou a železničnou dopravou a nasledujúci pád výkonov železničnej dopravy vytvoril dojem, že jestvujúci prebytok kapacít v tomto sektore umožňuje rezignovať na ďalšie investície. Oddelenie štátnej a podnikovej železničnej správy na konci 80. rokov odhalilo skutočný stav finančnej náročnosti železničnej dopravy, ktorej decimovanie pokračovalo v tom období výrazným nárastom cien vstupov (najmä energií). Sústredenie sa na zabezpečenie denného života železnice, neskúsenosť so správou takého podniku (štátne železnice boli do rozdelenia ČSFR roku 1993 koncepčne riadené z Prahy) a možno aj pohodlné odkladanie bolestivých riešení viedlo k astronomickému zadĺženiu ŽSR v priebehu 90. rokov 20. stor. a k nástupu cesty chátrania infraštruktúry i parku mobilných prostriedkov.

Takto nastolená kritická finančná situácia slovenských železníc sa až do súčasnosti neriešila odstraňovaním príčin, ale následkov – teda hľadaním peňazí. Je signifikantné, že k prakticky všetkým významnejším racionalizačným krokom v slovenskej železničnej správe (najmä k rozdeleniu železníc roku 2002 a neskôr roku 2005¹) došlo až pod tlakom inštitúcií, poskytujúcich im úver. Avšak hoci toto delenie železníc významne spriehľadnilo finančné toky (najmä toky štátnych peňazí, smerujúcich do železníc), vo svojom dôsledku opäť zvýšilo jej celkovú finančnú náročnosť a ďalej oslabilo jej pozíciu voči konkurenčnej cestnej doprave. Rozdelenie jedného vnútorne funkčne previazaného subjektu na tri navzájom nijako nekoordinované podniky navyše zlikvidovalo dovtedajšie synergické účinky a významne oslabilo akcieschopnosť železničnej doprave.

¹ Na základe transformačného procesu sa ŽSR k 1. 1. 2002 rozdelili na Železnice Slovenskej republiky, ktoré vykonávajú funkciu manažéra infraštruktúry, ktorý má na starosti správu, prevádzku a údržbu železničnej dopravnej cesty a Železničnú spoločnosť, a. s., ako operátora zabezpečujúceho prevádzkovanie osobnej a nákladnej dopravy.

Projekt transformácie ďalej pokračoval rozdelením Železničnej spoločnosti, a. s., na Železničnú spoločnosť Slovensko, a. s. (osobná doprava) a Železničnú spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (nákladná doprava) od 1. 1. 2005.

V súčasnosti železničný sektor v SR predstavujú najmä tri železničné spoločnosti:

- ŽSR – manažér infraštruktúry,
- ZSSK – železničný dopravca v osobnej doprave,
- ZSSK CARGO – železničný dopravca v nákladnej doprave.

ZSSK a ZSSK CARGO sú akciové spoločnosti so 100 % účasťou štátu.

Ani existencia celého radu dopravnokonceptných materiálov, prijatých na najvyššej úrovni, nepomohla zvrátiť nepriaznivý vývoj v železničnej doprave. Slovenská železničná doprava naďalej zápasí s dôsledkami:

- dlhodobu vysokého poplatku za dopravnú cestu, znemožňujúceho slobodnú súťaž medzi cestnou a železničnou dopravou, keďže pri nastavovaní celého systému regulácie v železničnom sektore sa neprihliadalo na ekonomické princípy; poplatok za dopravnú cestu bol nastavený skôr na základe politických kritérií (možnosti štátneho rozpočtu) a toto sa následne odzrkadlilo v deformovaných cenách za použitie železničnej cesty, z čoho vyplynuli problémy (najmä skreslenie súťaže medzi železničnou a cestnou dopravou v neprospech železničnej dopravy a následné neefektívne využívanie železničnej infraštruktúry, celková deformácia podmienok podnikania v doprave), následne riešené nesystematickými dotáciami, ďalej deformujúcimi sektor,
- uprednostňovanie cestnej dopravy pred železničnou po stránke investícií, rezignácia na výstavbu vlečiek do novozriaďovaných priemyselných parkov
- absencie koordinácie medzi osobnou cestnou a železničnou dopravou, vedúcej vo svojom dôsledku k častému súbežnému vedeniu autobusových i železničných spojov,
- rezignácie na podporu vzniku konkurenčného prostredia v nákladnej i osobnej železničnej doprave, najmä tolerovanie bránenia uzatvárať zmluvy medzi alternatívnymi dopravcami a prepravcami zo strany dominantného štátneho železničného dopravcu, hromadné likvidovanie ešte upotrebitelných dráhových vozidiel ZSSK CARGO v strategických výkonových kategóriách zaujímavých pre alternatívnych železničných dopravcov a pod.,
- absencie inštitútu technickej polície, dohliadajúcej na dodržiavanie zákonosti v železničnej prevádzke (problémy zatajovania nebezpečného tovaru, neohláseného prekračovania nakladacích mier, nedodržiavania technických noriem prevádzky alebo používania dráhových vozidiel v nenáležitom technickom stave, aké bolo možné registrovať v prípade niektorých alternatívnych dopravcov),
- a napokon aj celého radu neodborných, politicky motivovaných zásahov štátu do vedenia štátnych železničných podnikov – tu treba spomenúť najmä:
 - o nesprávne rozdelenie majetku pri delení jednotných štátnych železníc, predovšetkým neracionálne a pre prevádzku rušivé sústredenie opravárenskej činnosti v rukách štátneho nákladného železničného dopravcu,
 - o zákaz prepúšťania v subjekte štátneho nákladného železničného dopravcu v roku 2009,
 - o štátna finančná pôžička tomu istému subjektu v tom istom roku,
 - o prenášanie dôsledkov vysokého poplatku za použitie dopravnej cesty zo strany štátneho nákladného železničného dopravcu na plecia manažéra infraštruktúry; dlhodobu neuhrádzané dlhy za použitie dopravnej cesty znižujú autoritu manažéra infraštruktúry pri vymáhaní dlžných poplatkov za dopravnú cestu zo strany malých dopravcov.

Dlhodobé ponechávanie vzájomnej delby výkonov pozemných dopravných odvetví na samovývoj vedie k ďalšiemu negatívnemu dôsledku. Je ním demoralizácia celej niekdajšej „modrej armády“, ktorá pod ťarchou neriešených problémov v bezvýhodiskovej situácii reaguje vzrastajúcou apatiou, odchodom najschopnejších zamestnancov a všeobecným poklesom úrovne personálu (o. i. aj v dôsledku nezabezpečenia výchovy nového personálu v dôsledku úpadku železničného odborného školstva). Výsledkom je ďalší pokles flexibilitnosti železničnej dopravy, keď nemožno uspokojivo riešiť ani tie problémy, ktoré by pri dobrej vôli a určitom vynaložení tvorivého úsilia riešiteľné boli.

To všetko prirodzene poskytuje priestor flexibilnejšej a v dôsledku neúplného zakalkulovania externých nákladov aj lacnejšej cestnej doprave. Naopak – železničná doprava zaznamenáva pomalý, ale pokračujúci pokles výkonov, čo sa však v dôsledku prirodzených vysokých fixných nákladov železnice neodzrkadľuje v poklese jej nákladov. Dnes je výsledkom tohto procesu permanentne preťažená cestná infraštruktúra a železničné trate zívajúce prázdnotou.

Cestná a železničná doprava má svoje pozitívne a negatívne špecifické vlastnosti:

- Cestná doprava
 - technicky je vhodná pre menšie a rozptýlenejšie prepravné prúdy na kratšie vzdialenosti,
 - klady: je flexibilná, dostupná a pochopiteľná – pre spotrebiteľa je priateľská,
 - zápory: má vysoké externé náklady (environmentálne, vyššia spotreba paliva, kongescie, následky nehôd, vysoký počet usmrtených a ranených) a je takmer úplne odkázaná na strategické ropné palivá.
- Železničná doprava
 - technicky je vhodná pre mohutné a sústredené prepravné prúdy na dlhšie trasy,
 - klady: šetrí životné prostredie, má nízke externé náklady, je v porovnaní s cestnou dopravou neporovnateľne bezpečnejšia a má nižšiu mernú spotrebu paliva, významný podiel jej výkonov sa uskutočňuje na elektrifikovaných železničiach (čo znamená menšiu odkázanosť na ropné palivá),
 - zápory: jej sieť je menej dostupná, nie je využitelná na individuálnu prepravu, spotrebiteľovi je vzdialenejšia.

Prirodzené miesto železničnej dopravy v systéme dopravnej obsluhy územia spočíva teda najmä v obsluhu veľkých záťažových prúdov – v doprave sústredených prúdov v nákladnej doprave, v diaľkovej osobnej doprave a pri obsluhu mestských aglomerácií. Železničná doprava pri racionálnom využívaní jej predností umožňuje pri zachovaní dostatočnej dopravnej výkonnosti negatívne dôsledky pozemnej dopravy zmierňovať. Je preto v záujme SR nezatracať železničnú dopravu, ale nájsť jej primerané miesto v systéme pozemnej dopravy. Optimálny stav spočíva v posilnení železničnej dopravy tam, kde potenciálne prepravné pomery dokážu využiť jej kladné vlastnosti a naopak, v jej utlmení, resp. úplnom zániku tam, kde takýto potenciál nie je. Tieto myšlienky sú plne v súlade nielen s dopravnou politikou SR, ale i so spoločnou dopravnou politikou EÚ.

V súlade s úlohami vyplývajúcimi z uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 805/2010, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (ďalej len „MDVRR SR), po prerokovaní s majoritnými spoločnosťami pôsobiacimi v sektore železničnej dopravy na Slovensku a zástupcami odborov, predkladá túto analýzu fungovania železničných spoločností Železnice Slovenskej republiky, Železničná spoločnosť Slovensko, a.s., a Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. Cieľom predloženej analýzy je popísať reálny, aktuálny a nepriaznivý stav všetkých troch slovenských štátnych železničných subjektov a identifikovať príčiny tohto stavu.

2. Analýza súčasnej výkonnosti a ekonomickej efektívnosti slovenských železničných podnikov

2.1 Železnice Slovenskej republiky

2.1.1 Charakteristika súčasnej situácie Železníc Slovenskej republiky, siet' a vývoj výkonov

Infraštruktúru železničnej dopravy je možné charakterizovať pomerne vysokou hustotou siete so zastaranou technológiou, pričom technická základňa infraštruktúry železničnej dopravy nie je dostatočne pripravená na meniace sa podmienky a štruktúru dopravného trhu. Na nízku technickú úroveň a kvalitu technickej základne železničnej dopravy vplýva zanedbaná (resp. skôr odložená) údržba a nedostatočná obnova. Zvlášť závažným problémom je nekompatibilita použitých zabezpečovacích zariadení s modernými európskymi železničnými vozidlami.

Tabuľka č.1 Rozdelenie železničných tratí

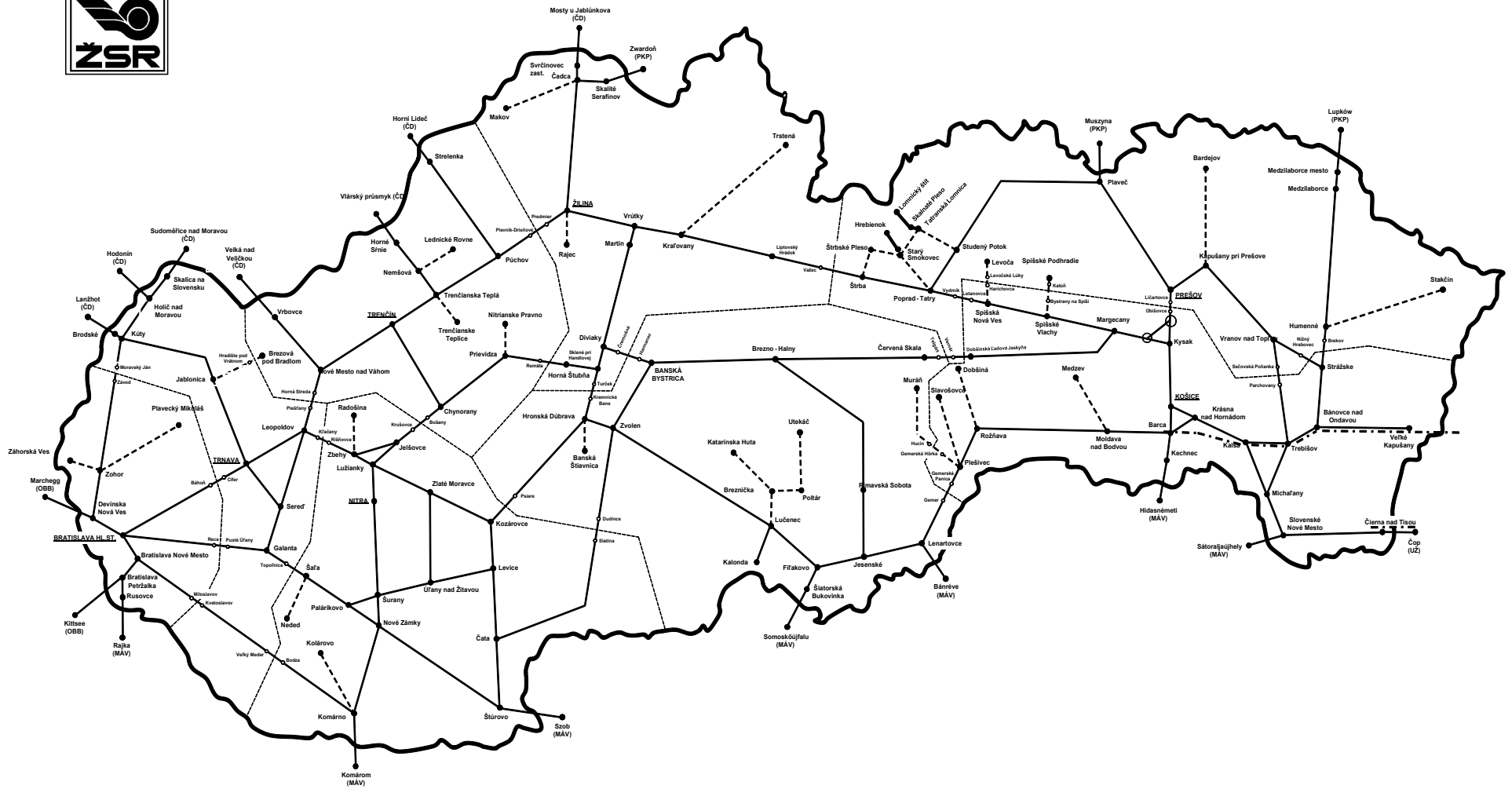
Parameter / Rok	2009
Stavebná dĺžka tratí celkom (v km)	3659
Z toho:	
Jedkoľajné	2 640
Dvoj - a viackoľajné	1 019
Širokorozchodné	99
Normálneho rozchodu	3 510
Úzkorozchodné	50
Z toho:	
Neelektrifikované	2 082
Elektrifikované	1 577
v tom:	
elektrifikované 25000 V/50 Hz	761
3000 V (iné)	816
Stavebná dĺžka koľají celkom (km)	6 870

Tabuľka č. 2 Vývoj dopravných výkonov

Druh dopravy	Merná	2005	2006	2007	2008	2009	1.polrok 2010	plán 2010
--------------	-------	------	------	------	------	------	---------------	-----------

	jednotka							
Osobná doprava	tis.vlkm	31 737	31 977	31 958	31 917	31 995	15 868	31 959
	mil.hrtnm	8 308	8 321	8 158	8 153	8 123	4 079	8 189
	vlak	622 235	609 940	604 315	603 103	602 663	289 361	570 428
Nákladná doprava	tis.vlkm	17 445	17 959	17 936	17 415	12 962	7 050	12 624
	mil.hrtnm	21 140	22 326	22 149	21 685	15 420	8 848	14 476
	vlak	218 816	205 504	196 346	268 451	207 619	113 137	137 493
Spolu	tis.vlkm	49 182	49 936	49 894	49 332	44 958	22 919	44 583
	mil.hrtnm	29 448	30 646	30 307	29 838	23 543	12 927	22 665
	vlak	841 051	815 444	800 661	871 554	810 282	402 498	707 921

Mapa železničnej siete Slovenska



2.1.2 Doterajší uskutočnený investičný rozvoj

Najvyššou investičnou prioritou je modernizovať trate zaradené do paneurópskych koridorov č. IV., V. a VI., ktoré sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete TEN-T. Modernizácia koridorov na parametre AGC (Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach) a AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch) vychádza z potreby ponuky kvalitnej železničnej infraštruktúry ŽSR pre služby medzinárodnej a vnútroštátnej osobnej a nákladnej dopravy v smere sever – juh a východ - západ.

Nedostatok finančných zdrojov na spolufinancovanie SR k projektom EÚ spôsobil, že ŽSR museli prijímať od roku 2005 investičné úvery, ktoré budú splatné nasledovne: v roku 2012 v čiastke 153,2 mil. Eur, v roku 2013 = 32,2 mil. Eur a v roku 2014 = 26,8 mil. Eur.

Informácia o realizácii stavieb na koridore IV.; V. a VI. do roku 2015

Tabuľka č. 3

IV. koridor

Názov stavby	Roky realizácie
Modernizácia železničnej trate Bratislava Rača – Trnava – úsek Bratislava Rača-Svätý Jur, Svätý Jur –Pezinok, Pezinok-Šenkvice	2002/2006
Modernizácia železničnej trate, medzistaničný úsek Šenkvice-Cífer a stanice v úseku Bratislava Rača – Trnava	2004/2008
Modernizácia železničnej trate Trnava - Piešťany	2004/2008
Modernizácia železničnej trate Piešťany - Nové Mesto nad Váhom	2006/2008

Tabuľka č. 4

V. koridor

Názov stavby	Roky realizácie
Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Zlatovce	2008/2013
Modernizácia železničnej trate Zlatovce – Beluša	2009/2014
Modernizácia žst.Čierna nad Tisou	2010/2012

Tabuľka č. 5

VI. koridor

Názov stavby	Roky realizácie
Modernizácia železničnej trate Žilina – Krásno	2008/2011

V operačnom programe „Doprava“ pre programové obdobie 2007 – 2013 sú zaradené aj modernizácie na:

- V. koridore v úsekoch Beluša - Púchov, Púchov – Žilina a Kysak – Košice,
- IV. koridore v úseku št. hr. ČR – Kúty.

Tieto projekty sú v schválenom operačnom programe uvedené pod čiarou a ich realizácia bude možná len v prípade, že budú dostupné finančné prostriedky z KF.

Treba poznamenať, že realizovaný investičný program sa týka necelých 5 % stavebnej dĺžky prevádzkovaných tratí. Od vzniku samostatnej SR, teda za 18 uplynulých rokov, sa všetky ostatné modernizačné zásahy dotkli len necelých ďalších 10 % slovenských železničných tratí. Ide najmä o elektrifikáciu tratí Šurany – Zvolen – Banská Bystrica, Čadca – Skalité – Zwardoň a Prešov – Plaveč, obnovenie prechodov Kittsee a Lupków, modernizáciu staníc Bratislava -Petržalka a Čadca, výstavbu kontajnerového terminálu v Dobrej pri Čiernej nad Tisou a inštaláciu diaľkového zabezpečovacieho zariadenia na niektorých významnejších miestnych železničiach.

2.1.3 Činnosti Železníc Slovenskej republiky, zdroje na ich uhrádzanie

ŽSR sú financované z vlastných a cudzích zdrojov, ktorých súčasťou sú aj neinvestičné a investičné dotácie vrátane grantov EÚ. Štát sa prostredníctvom investičných dotácií podieľa na financovaní modernizácie a ďalšieho rozvoja železničnej dopravnej cesty (ďalej len ŽDC). Investičné akcie viazané na havarijné stavy zabezpečuje ŽSR predovšetkým vlastnými zdrojmi. Neinvestičná dotácia s určením na prevádzku ŽDC sa používa na krytie straty zo zmluvy o prevádzkovaní dráh(ďalej len ZPD), v ktorej sú zahrnuté aj náklady na údržbu a opravy.

2.1.3.1. Prevádzka

Vývoj nákladov prevádzky ŽSR a zdrojov na ich krytie za posledných 5 rokov predstavuje nasledujúca tabuľka:

Tabuľka č. 6 Vývoj nákladov prevádzky ŽSR

Ukazovateľ	2005 tis.Eur	2006 tis.Eur	2007 tis.Eur	2008 tis.Eur	2009 tis.Eur	1.polrok 2010 tis. Eur	2010 očak. *** tis. Eur
Náklady celkom	506 830	530 864	483 896	519 028	525 755	205 027	585 291
v tom: EON (ZPD)	289371	292 795	335 028	392 993	401 181	189 727	415 293
Výnosy celkom*	499 514	820 307	1 045 197	483 807	434 844	205 952	475 795
v tom: výnosy ZPD celkom	291 923	287 780	320 954	387 975	317 884	156 575	304 142
z toho: poplatok za použitie ŽDC	179843	180 672	200 100	187 268	180 334	92 421	176 246
dotácia zo ŠR	93281	92 676	106 569	169 378**	136 095	63 830	127 796
ostatné výnosy hl.činnosti	18 799	14 432	14 285	31 328	1 455	324	100
Výsledok hospodárenia celkom	-7 316	289 443	561 301	-35 221	-90 911	925	-109 496
v tom: nekrytá strata z EON	- 2 552	5 015	14 074	5 020	83 297	33 152	111 151
korekcia ZPD podľa protokolu	0	383	0	0	5		
nekrytá strata podľa protokolu	-2 552	4 632	14 074	5020	83 292		111 151

- peňažné sumy sú prepočítané výmenným kurzom NBS (SKK/EUR) príslušného roka

* 1 200 mil. Sk (cca 38,3 mil. Eur) na zníženie poplatku za používanie ŽDC

** nárast výnosov v r. 2006 a v 2007 súvisí s plnením Plánu konsolidačnej funkcie ŽSR (do výnosov bolo zúčtované prevzatie úverov so štátnou zárukou do štátneho dlhu)

*** údaj stĺpca 2010 očak. je k dátumu 31.12.2010

2.1.3.2. Rozbor nákladov

Celkové náklady manažéra infraštruktúry sú tvorené ekonomicky oprávnenými nákladmi (EON) a ekonomicky neoprávnenými nákladmi (ENN) súvisiacimi s prevádzkovaním hlavných železničných tratí a vedľajších železničných tratí (náklady v zmysle ZPD) a nákladmi z ostatných činností. EON a ENN sú posudzované v zmysle prílohy č. 7a ZPD a polročne, resp. ročne sú overované nezávislým auditom. ENN súvisia najmä s nedaňovými nákladmi a s nákladmi nad rámec platných právnych predpisov (napr. penále a pokuty, reprezentačný fond, sociálne náklady nad rámec právnych predpisov a pod.).

Úroveň celkových nákladov za celé ŽSR sa každoročne pohybuje mierne nad hranicou 500 mil. EUR. Pokles nákladov v roku 2007 oproti roku 2006 bol ovplyvnený zmenou organizačnej štruktúry ŽDC – oddelenie údržby od správy železničnej infraštruktúry, tvorbou zákonných a ostatných rezerv a opravných položiek.

ENN sú kryté zo zisku z ostatných činností nesúvisiacich s hlavnou činnosťou manažéra infraštruktúry a z vlastných zdrojov. Vývoj ekonomicky oprávnených nákladov zohľadňuje najmä vplyv inflácie vo výrobnéj spotrebe (materiál, energia, služby a opravy), zmenu dopravných výkonov a rast finančných nákladov súvisiacich s novými investičnými úvermi.

Treba poznamenať, že neuhrádzanie EON v plnom rozsahu má za následok odsun údržby, s dosahom na pustnutie železničnej infraštruktúry.

Vysoká úroveň týchto nákladov v pomere k dosiahnutému efektu je spôsobená absenciou jasnej vízie miesta železničnej dopravy v dopravnom systéme SR (to spôsobuje, že udržiavacie náklady plynú aj do tých častí infraštruktúry, na ktoré by bolo možné rezignovať alebo ktorý je zjavne dubióznym majetkom) a subjektívnymi dôvodmi, ktoré spočívajú najmä v:

- neefektívne fungujúcom obstarávaní tovarov a služieb, neúmerne predražujúcim vstupom,
- úsilí udržať nízky stav zásob za každú cenu, čo spôsobuje rušivo pri zabezpečovaní prevádzkyschopnosti železničnej infraštruktúry,
- preceňovaní outsourcingu, vedúcemu pravidelne ku zvýšeniu nákladov a niekedy aj k obmedzeniu potrebného prehľadu o stave spravovaného majetku (napr. stav infraštruktúry),
- konzervatívnom zotrvávaní pri zaužívaných postupoch, rezignácia na možné racionalizácie (napr. hľadaním efektívnejších riešení s použitím dostupnej techniky),
- nie dostatočne efektívnom využívaní prevádzkového personálu (napr. staničných zamestnancov, ktorí v dôsledku delenia železníc síce prišli o významnú časť svojej pracovnej náplne, ktorých počet však nemožno znížiť bez obmedzenia priepustnosti železničnej siete),
- nedostatočnej orientácii na zákazníka, nezáujem byť flexibilný pri hľadaní riešení neštandardných situácií (treba však konštatovať, že cenový výmer nemotivuje manažéra infraštruktúry hľadať priechodné riešenia na obchodnom princípe).

2.1.3.3. Zdroje krytia nákladov

a) poplatok za železničnú dopravnú cestu

Hlavným zdrojom príjmov manažéra infraštruktúry sú výnosy z poplatku za použitie ŽDC. Výnosom č. 654/2005 Z. z. v znení neskorších predpisov bola do konca roka 2010 cena za použitie ŽDC stanovená ako trojzložková, s rozdielnymi sadzbami pre osobnú dopravu a nákladnú dopravu. Jednotlivé zložky ceny sa vzťahujú na rozsah dopravného výkonu, vyjadreného vo vlkm, tisíc hrtkm a k počtu vlakov. Treba poznamenať, že tento poplatok je z hľadiska železničných dopravcov vlastne nákladovou položkou, ktorá v značnej miere ovplyvňuje cenu za prepravu. Vývoj výnosov z poplatkov za ŽDC za posledných 5 rokov vyjadruje nasledujúca tabuľka:

Tabuľka č. 7 Výnosy z poplatku za použitie ŽDC

Poplatok za použitie ŽDC	2005	2006	2007	2008	2009	1.polrok 2010	plán 2010
	(tis. Eur)	(tis. Eur)	(tis. Eur)	(tis. Eur)	(tis. Eur)	(tis. Eur)	(tis. Eur)
Osobná doprava	44 826	41 909	52 326	50 123	58 496	28 977	58 553
Nákladná doprava	135 017	138 763	147 774	137 145	121 838	63 445	117 693
Spolu	179 843	180 673	200 100	187 268	180 334	92 422	176 246

Krytie EON (%):	2005	2006	2007	2008	2009	1.polrok 2010	plán 2010
Príjmy z poplatku za ŽDC	62	62	60	48	45	49	42
Príspevok zo štátu	32	32	32	43/46*	34	34	29

* - údaj obsahuje aj prostriedky poskytnuté na dofinancovanie nekrytej straty v roku 2007

Na zabezpečenie zdrojov krytia na prevádzku dostali ŽSR od štátu návratnú finančnú výpomoc(ďalej NFV) v roku 2009 vo výške 69,9 mil. Eur, keďže nebol zabezpečený neinvestičný transfer na krytie straty zo ZPD v danom roku (nekrytá strata v danom roku bola 83,3 mil. Eur). Táto NFV je splatná nasledovne: v roku 2011 až 2014 = 17,5 mil. Eur ročne.

Tu treba poznamenať, že od 1. 1. 2011 sa zavádza nový systém spoplatňovania, ktorého podstatou je predovšetkým vyňatie doplnkových a vedľajších služieb z poplatku za použitie ŽI (príloha č. 13 časť B platného zákona o dráhach), pričom celková výška úhrady za ŽDC má pokrývať variabilnú časť ekonomicky oprávnených nákladov manažéra infraštruktúry. Zavedením nového systému spoplatňovania sa v roku 2011 zníži príjem z poplatku za použitie ŽDC o cca 77 616 tis. Eur.

b) neinvestičná dotácia

Fixné ekonomicky oprávnené náklady manažéra infraštruktúry by mali byť kryté neinvestičnou dotáciou na základe zmluvy. Analýza podmienok železničných spoločností v nákladnej i osobnej ŽD v jednotlivých štátoch EÚ ukázala, že v súčasnosti účasť štátu na financovaní ŽDC patrí k najnižším v krajinách Európy.

Približne len cca 32-34 % celkových EON je hrađených prostredníctvom ZPD z rozpočtu verejnej správy, ktorú uzatvára MDVRR SR so ŽSR. Rozsah dotácií významne ovplyvňoval najmä cenu za použitie ŽDC a v podmienkach ŽSR patrila medzi základné príčiny relatívne vysokých cien, najmä pre vlaky nákladnej dopravy. Vývoj uhrádzania neinvestičnej dotácie poukazuje na skutočnosť, že štát prakticky nikdy neuhradil celú jej zmluvne stanovenú výšku. Za rok 2010 sa predpokladá, že nekrytá strata vyplývajúca z bilancie Zmluvy o prevádzkovaní dráh bude vo výške 95 mil. Eur, pričom celková nekrytá kumulovaná strata ŽSR z rokov 2004, 2006, 2008, 2009 a s predbežným očakávaným výsledkom v r. 2010 je k 07. 01. 2011 196,263 mil. Eur.

V súvislosti so zavedením nového systému spoplatnenia vzniká navyše vyššia potreba financovania prevádzky infraštruktúry z verejných zdrojov.

Objem dotácií je ovplyvnený možnosťami rozpočtu verejnej správy a závisí aj od jej predstavy o úlohe železničnej dopravy v národnom dopravnom systéme. Obvyklý limit 119,498 – 136,095 mil. Eur dostatočne nezohľadňuje nevyužitú kapacitu železničnej siete a s nimi spojené nevyhnutné náklady. Ak nedôjde v týchto predstavách k výraznejším zmenám, vyžiada si to prehodnotiť aj existujúci systém doterajšieho prevádzkovania dráh a prijať zásadné koncepčné riešenia.

2.1.3.4 Investície

Tabuľka č. 8 Finančné príspevky z verejných zdrojov za roky 2005 - 2010

	rok 2005	rok 2006	rok 2007	rok 2008	rok 2009	1. polrok 2010	plán na rok 2010
	(tis.Eur)	(tis.Eur)	(tis. Eur)	(tis.Eur)	(tis. Eur)	(tis. Eur)	(tis. Eur)
a) Prostriedky z rozpočtu EÚ	40 168	72 720	81 523	28 757	39 719	42 443	329 015
b) Prostriedky zo ŠR - spolufin. VPS	37 102	59 195	68 779	12 253	12 154	7 911	66 978
c) Dotácia zo ŠR spolu s obranou	0	9 674	29 815	50 768	46 154	3 235	10 065

Zdroj: ŽSR

Tieto projekty sa viažu len na necelých 5 % stavebnej dĺžky prevádzkovaných tratí. Takýto stav prirodzene nezabezpečuje udržanie dostatočnej konkurencieschopnosti slovenskej železničnej siete. V súčasnosti je prioritným problémom najmä prispôsobenie železničnej infraštruktúry odlišnostiam moderných dráhových vozidiel (problém elektromagnetickej kompatibility, najmä v uzle Bratislava).

2.1.4 Identifikácia hlavných problémov manažera infraštruktúry

Hlavným problémom manažera infraštruktúry je skutočnosť, že jediným nástrojom štátneho riadenia je vlastne iba tlak obmedzovania štátnej investičnej i neinvestičnej dotácie bez akéhokoľvek usmernenia v podobe jasného stanovenia úlohy železničnej dopravy v národnom dopravnom systéme a aktuálne aj bez rešpektovania legislatívnych zmien. Dôsledkom toho je:

- málo využívaná, príliš rozsiahla a zanedbaná dopravná infraštruktúra (s výnimkou modernizovaných koridorových tratí) s postupne degradujúcimi parametrami

(rýchlostami, osovým zaťažením), neprispôsobená moderným európskym železničným vozidlám (problémy elektromagnetickej kompatibility) a tým brániaca modernizácii mobilného parku dopravcov,

- sústredenie investičného rozvoja siete len na koridorové projekty spolufinancované EÚ, rezignácia na rozvoj ostatných súčastí siete (najmä jej prispôsobenie odlišnostiam moderných dráhových vozidiel a zvýšenie parametrov na vybraných významnejších vedľajších tratiach),
- postupná rezignácia na akékoľvek optimalizačné úsilie zvnútra podniku.

Situáciu ŽSR v súčasnosti výrazne komplikuje chýbajúca suma takmer 100 mil. Eur, ktorú manažérovi infraštruktúry dlží ZSSK CARGO.

Základné ekonomické ukazovatele ŽSR sa nachádzajú v prílohe č. 1 tohto materiálu.

2.2 Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.

2.2.1 Charakteristika súčasnej situácie Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s., vývoj výkonov

ZSSK je v súčasnosti najväčším dopravcom v železničnej osobnej doprave na Slovensku, realizujúcim prakticky všetky výkony v železničnej osobnej doprave. Jeho podiel v oblasti hromadnej prepravy osôb prostriedkami pozemnej dopravy v oskm na území Slovenska je 28,55 % (autobusová doprava realizuje dnes 57,23 %, mestská hromadná doprava 14,22 % výkonov). Treba však súčasne skonštatovať, že podiel výkonov hromadnej pozemnej osobnej prepravy (železničnej i autobusovej) na celkovom objeme výkonov osobnej pozemnej dopravy (teda vrátane individuálneho motorizmu) je približne iba okolo 25 % a má pomaly klesajúcu tendenciu.

Nasledujúce tabuľky dokumentujú vývoj prepravných i dopravných výkonov, realizovaných ZSSK. Za porovnávané obdobie je možné konštatovať, že v osobnej doprave sa produktívny dopravný výkon stabilizoval na úrovni cca 31 500 tis. vlkm.

Tabuľka č. 9 Vývoj dopravného a prepravného výkonu železničnej osobnej dopravy v rokoch 2005 -2010

Ukazovateľ	2005	2006	2007	2008	2009	rok 2010 plán	1.polrok 2010
Vlkm	31 413 787	31 527 694	31 427 493	31 403 482	31 459 923	31 519 000	15 643 911
Miestokm v tis. Spolu	10 072 387	9 703 210	9 258 803	8 928 919	8 831 207	8 885 300	4 520 084
Prepr.výkon/ mil.oskm	2 166,2	2 194,2	2 147,8	2 278,7	2 246,5	2 243,99	1 112,3
Prepravené osoby/ mil.	49,055	47,021	45,598	47,184	45,124	45,0	22,324

Miestokm – prepravná kapacita

Počet prepravených osôb v železničnej osobnej doprave, zabezpečovanej ZSSK, sa v uvedenom období neustále znižuje. Základným problémom osobnej železničnej dopravy je

nízka obsadenosť ponúkaných spojov (v roku 2005 21,5%, do roku 2009 však nárast na 27,9%). Jeho principiálnou príčinou je nedostatok koordinácie medzi osobnou železničnou a autobusovou dopravou, dopúšťajúci celý rad súbehov medzi železničnými a autobusovými linkami, ako aj určitá nenávnosť jednotlivých železničných spojov medzi sebou s dôsledkom neprípojov.

K problémom ZSSK prispelo aj nadhodnotené ocenenie mobilných prostriedkov (hnacích vozidiel a vozňov), čo im umožnilo čerpať neúmerne vysoké úvery a nevedlo ich k potrebe zodpovedného hospodárenia.

2.2.2 Náklady činnosti Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s., zdroje na ich uhrádzanie

2.2.2.1 Prevádzka

Vývoj nákladov prevádzky ZSSK a zdrojov na ich krytie za posledných 5 rokov predstavuje nasledujúca tabuľka:

Tabuľka č. 10 Vývoj hospodárenia ZSSK za roky 2005 - 2010

	2005 (tis.Eur)	2006 (tis.Eur)	2007 (tis.Eur)	2008 (tis. Eur)	2009 (tis.Eur)	plán 2010 (tis.Eur)	1.polrok 2010 - skutočnosť (tis.Eur)
EON ZVVZ	279 619	304 395	284 425	305 457	318 827	328 744	159 108
z toho Poplatok za ŽDC	57 123	51 297	58 141	51 502	58 103	58 687	28 923
Ostatné náklady	11 351	24 089	5 957	8 992	8 875	490	2 433
Náklady spolu	290 970	328 484	290 382	314 449	327 702	329 234	161 541
Tržby z cestovného ZVVZ	73 173	75 814	74 557	78 342	75 905	77 043	38 052
Ostatné výnosy ZVVZ	28 865	53 606	28 640	40 024	23 394	24 172	11 916
Úhrada VVZ zo ŠR	160 991	172 808	179 247	165 970	202 483	149 373	74 686
Ostatné výnosy	10 317	23 120	6 028	7 566	7 368	490	3 301
Výnosy celkom	273 346	325 347	288 472	291 902	309 150	251 078	127 955
Strata zo ZVVZ	-177 581	-174 975	-181 229	-187 091	-219 528	-227 529	-109 140
Strata krytá zo ŠR	160 991	172 808	179 247	165 970	202 483	149 373	74 686
Nekrytá strata zo ZVVZ	-16 590	-2 168	-1 982	-21 121	-17 045	-78 156	-34 454
Výsledok hospodár. ZSSK	-17 624	-3 137	-1 910	-22 548	-18 552	-78 156	-33 586

Zdroj : ZSSK

Tabuľka č. 11 Úhrada uznaných pohľadávok za Zmluvu o výkonoch vo verejnom záujme za obdobie rokov 2004 – 2008 splatných v roku 2012:

Rok	Uznané pohľadávky zo ZVVZ v tis. Eur
-----	--------------------------------------

2004	30 072,197
2005	16 590,321
2006	2 167,562
2007	1 981,677
2008	21 121,290
Spolu	71 933,047

2.2.2.2 Rozbor nákladov

Úplné náklady ZSSK zohľadňujú náklady čerpané v súvislosti s realizáciou výkonov vo verejnom záujme objednaných MDVRR SR na základe platnej ZVVZ na príslušný rok a ostatné náklady čerpané v súvislosti s ostatnými aktivitami spoločnosti do externého prostredia. Z nákladov súvisiacich s VVZ cca 99 % predstavujú EON (ekonomicky oprávnené náklady posudzované v zmysle platnej cenovej legislatívy a protokolov k vyhodnoteniu ZVVZ za predchádzajúce roky) a cca 1 % sú ENN (ekonomicky neoprávnené náklady). Úroveň úplných nákladov sa medzi rokmi 2005 – 2009 zvýšila z 291 mil. Eur na 328 mil. Eur, a to predovšetkým v dôsledku vývoja cien trakčnej elektrickej energie, rastu nákladov na dodávateľské opravy a udržiavanie DV, dodávateľské čistenie, posun v RD, rastu osobných nákladov (vplyv prevzatia činností prevádzky pôvodne zabezpečovaných outsourcingom vlastnými prostriedkami) a odpisov vzhľadom na realizáciu zámerov v oblasti investícií ENN sú kryté z príjmov ostatných aktivít spoločnosti realizovaných mimo ZVVZ do externého prostredia. Vývoj ekonomicky oprávnených nákladov je porovnateľný s vývojom úplných nákladov spoločnosti. Ovplyvnený je

- vysokým poplatkom za ŽDC, ktorého podiel v štruktúre nákladov železničného dopravcu je v pomere k tomuto podielu cestnej doprave približne 2,8x vyšší a kolíše v rozmedzí 16,85 – 20,44 % EON. Novou úpravou poplatku od 1. 1. 2011 sa úroveň zaťaženia ZSSK z tohto titulu nepatrne zníži (o cca 15 %), ZSSK však bude nútená zabezpečovať služby vyňaté z poplatku za ŽDC (služby technickej kancelárie a posunu v železničných staniaciach) vo vlastnej réžii alebo nakupovať za neregulované ceny,
- prestarnutým vozidlovým parkom s relatívne vysokými nákladmi na údržbu a opravy, vzhľadom na čo prislúchajúca výška odpisov nie je zárukou tvorby dostatočných zdrojov na jeho následnú obnovu,
- nesprávnym rozdelením majetku niekdajšej Železničnej spoločnosti, a. s., pri jej delení v roku 2005, v dôsledku čoho je dnešná Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., odkázaná na outsourcing v takmer všetkých podporných činnostiach (opravy a údržba dráhových vozidiel, služby posunu a technickej kancelárie, pôsobenie v prenajatých priestoroch a pod.) a v niektorých prípadoch v dôsledku nesprávneho rozdelenia samotných dráhových vozidiel aj na prenájom samotných dráhových vozidiel; pritom nie všetci poskytovatelia podporných činností pôsobia v konkurenčnom prostredí; zvlášť vypätá situácia je v oblasti opráv a údržby vozidiel.

Subjektívne dôvody spočívajú najmä v:

- neefektívne fungujúcom obstarávaní tovarov a služieb, neúmerne predražujúcom vstupy,
- nedostatočnej koordinácii práce regionálnych manažérov osobnej dopravy, vedúcej k určitej nepreviazanosti jednotlivých železničných spojov medzi sebou a vzniku neprípojov,
- neefektívnej dislokácii disponibilných vozidiel, komplikujúcej ich údržbu a v niektorých prípadoch i priamo zdražujúcej chod spoločnosti (dôsledkom je napr. prevádzka na trati Bratislava – Viedeň len vozidlami ÖBB s následkom vysokých úhrad za výkony, ktoré nemožno kompenzovať ich vyrovnávkou pre absenciu spôsobilých slovenských vozidiel, ktoré by boli dislokované v Bratislave),

- nepriaznivých dôsledkoch úsilia udržať nízky stav zásob za každú cenu, čo spôsobuje ťažkosti pri zabezpečovaní prevádzkyschopnosti vozidlového parku.

2.2.2.3 Zdroje krytia nákladov

a) Tržby z cestovného

Hlavným zdrojom príjmov Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s., sú tržby z prepravy cestujúcich. Výšku týchto tržieb ovplyvňuje cenník cestovného a reálna frekvencia cestujúcich, prepravovaných v spojoch ponúkaných dopravcom. Keďže takmer absolútny objem svojich výkonov uskutočňuje Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, je základné i osobitné cestovné predmetom regulácie, ktorá určuje jeho maximálnu výšku. Vzhľadom na skutočnosť, že toto regulované cestovné je v súčasnosti v porovnaní s autobusovou dopravou v pásmach do 50 km o niečo nižšie, existuje určitý priestor pre malé zvýšenie cestovného v tejto oblasti.

Počas roka 2008 bol zaznamenaný medziročný pozitívny vývoj všetkých prepravných ukazovateľov (medziročný nárast počtu prepravených osôb, prvý raz od roku 2002). Niekoľkomesačný trend z roku 2008 bol však zvrátený príchodom roku 2009, v ktorom sa už naplno aj v železničnej preprave osôb prejavili dôsledky celosvetovej hospodárskej krízy - prejavujúcu sa závislosť medzi zvyšujúcou sa mierou nezamestnanosti a znižujúcimi sa prepravnými potrebami možno viditeľne pozorovať na predaji traťových predplatných lístkov (týždenné, mesačné), ktoré slúžia na každodenné cestovanie za prácou. Z pohľadu tržieb, výrazný medziročný pokles vo vnútroštátnej preprave bol zaznamenaný aj pri obyčajnom cestovnom. Tento vývoj bol ovplyvnený aj podnikateľským správaním (obmedzovanie služobných ciest). Sekundárny efekt krízy mal za následok aj zníženie potreby a početnosť cestovania za voľnočasovými aktivitami. Táto skutočnosť sa prejavila najmä vo vývoji obyčajného, polovičného cestovného a vo využití skupinového cestovného. Pokles počtu cestujúcich je čiastočne eliminovaný zvyšujúcou sa priemernou prepravnou vzdialenosťou.

Slabá frekvencia cestujúcich spôsobuje relatívne nízku priemernú obsadenosť spojov, ponúkaných dopravcom; tu je základnou príčinou už spomenutá slabá previazanosť jednotlivých železničných spojov medzi sebou s následkom vzniku neprípojov, ako aj nedostatočná koordinácia medzi cestnou a železničnou osobnou dopravou, najmä

- pomerne vysoký počet súbehov medzi železničnými a autobusovými spojami,
- nedostatočná nadväznosť osobnej železničnej a autobusovej dopravy v prestupných miestach.

Určitú stratu, ako aj optické zvyšovanie frekvencie spôsobuje pomerne vysoký podiel držiteľov jednorazovo spoplatňovaných železničných preukazov, oprávňujúcich ich na bezplatnú prepravu. V súčasnosti je na Slovensku cca 85 000 držiteľov tohto preukazu (hoci zamestnancov železníc je dnes len približne niečo cez 30 000). Tento inštrument je pomerne často zneužívaný napr. k cestám rodinných príslušníkov zamestnancov železníc k cestám do zamestnania a vedie aj k určitým deformáciám konkurenčného prostredia medzi štátnymi a neštátnymi operátormi v železničnej doprave (znižuje náklady štátnych dopravcov, ktorých zamestnanci sú oprávnenými držiteľmi tohto preukazu).

Tržba z výberu cestovného pokrýva EON ZSSK približne z jednej tretiny.

b) Zmluva o výkonoch vo verejnom záujme (ZVVZ)

Financovanie ŽOD sa uskutočňuje na základe ZVVZ (podľa zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach, do 31. 12. 2009 podľa zákona č. 164/1996 Z. z. o dráhach v znení

neskorších predpisov), v ktorej rámci štát zastúpený MDVRR SR uhrádza preukázateľnú stratu z verejnej železničnej osobnej dopravy na území SR. Zmluvou sa štát zaväzuje uhradiť dopravcom túto stratu, ktorou je v osobnej doprave rozdiel medzi EON vynaloženými dopravcom na splnenie záväzku zo zmluvy o prevádzkovaní dopravy vrátane primeraného zisku a tržbami dosiahnutými dopravcom z tohto záväzku (*pozn. primeraný zisk, ktorý je možné kalkulovať podľa zákona, nebol doteraz uplatňovaný*).

Do roku 2008 sa uzatvárala zmluva v nadväznosti na schválenie zákona o štátnom rozpočte na príslušný rok na obdobie jedného roka (s nekrytou stratou). Od roku 2008 sa prvýkrát uzatvorila na 3-ročné obdobie (do roku 2010) s príslušnými dodatkami na jednotlivé roky (s nekrytou stratou). V súčasnosti je v platnosti dlhodobá Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme (ZoDSVZ) na obdobie rokov 2011 – 2020, ktorá je stavaná na báze nariadenia EP 1370/2007 a okrem iného rieši aj otázku problematiky štátnej pomoci pre prijatie EÚ fondov z operačného programu doprava.

Vývoj uhrádzania neinvestičnej dotácie poukazuje na skutočnosť, že štát neuhrádzal celú jej výšku, zodpovedajúcu objednanému a zazmluvnenému výkonu. Nevyriešenou tak ostáva nekrytá strata za roky 2009 vo výške 17 045 tis. Eur a za rok 2010 podľa plánu na r. 2010 vo výške 78 156 tis. Eur. Nekryté straty za roky 2004 až 2008 vo výške 71 933 tis. Eur, boli dňa 30.9.2009 z rozhodnutia akcionára zaúčtované spoločnosťou ako dlhodobá pohľadávka voči MDVRR, ktorá je splatná 30.9.2012.

2.2.2.4 Investície

Modernizácia parku železničných vozidiel spoločnosti sa až do roku 2008 uskutočňovala len na základe vlastných zdrojov vo výške odpisov znížených o splátky úverov a úverových zdrojov z UBS a EUROFIMA.

EUROFIMA bola vytvorená krajinami “Dohovorom EUROFIMA” založená zakladateľskou zmluvou v roku 1955 (aktuálne 26 európskych krajín) s cieľom zabezpečovania nákupu vozňového parku pre členské železnice za prijateľných cenových podmienok a vytvorenia spoločných technických a hlavne finančných zdrojov pre realizáciu modernizačných zámerov.

Vláda SR v bode C.7. uznesenia vlády SR č. 544/1999 zo dňa 30. 6. 1999 uložila ministromi dopravy pôšt a telekomunikácií v spolupráci so ŽSR spracovať plán vstupu ŽSR do akciovej spoločnosti EUROFIMA a ďalšieho postupu pri zabezpečovaní modernizácie mobilných prostriedkov prostredníctvom EUROFIMA. V roku 2000 sa ŽSR stali akcionármi spoločnosti EUROFIMA s podielom 0,2 %. Pri transformácii ŽSR prešli všetky práva a povinnosti akcionára v zmysle platných dohovorov na ZSSK. Následne došlo v roku 2002 k zvýšeniu podielu. Pri ďalšom rozdelení prešli od 1. 1. 2005 všetky práva a povinnosti na ZSSK. V súčasnosti vlastní ZSSK 1300 akcií, čo zodpovedá 0,5 % podielu na majetku spoločnosti EUROFIMA.

Ratifikáciou “Dohovoru EUROFIMA” sa vláda SR zaviazala plniť určité povinnosti, z ktorých najdôležitejšie je ručenie za finančné záväzky ZSSK vo vzťahu k EUROFIMA. Ďalšie povinnosti vlády SR podľa “Dohovoru EUROFIMA”, štatútu a základnej zmluvy sú vo všeobecnosti spojené s tým, aby umožnili ZSSK integračný proces s ostatnými štruktúrami EUROFIMA a uľahčili prácu EUROFIMA ako takej.

ZSSK (i predchodca ŽSR) uzatvárali zmluvy podľa štandardu EUROFIMA, ktorého podstatou je poskytnutie finančnej výpomoci na štandardne 10-ročné obdobie, pričom EUROFIMA je až do momentu splatenia finančnej výpomoci vlastníkom obstaraných

koľajových vozidiel. ZSSK má právo používať tieto vozidlá a povinnosť zabezpečovať ich údržbu. Ak nie je ZSSK schopná splatiť finančnú výpomoc, pristúpi EUROFIMA k postihom od pokút až po stratu nároku na používanie vozidiel.

Zásadnou výhodou členstva v EUROFIMA je veľmi priaznivá úroková miera financovania a dlhodobá splatnosť, ktoré EUROFIMA poskytuje. ZSSK pri poslednom kontrakte v roku 2009 získala (napriek finančnej kríze) úrokovú mieru na úrovni 6M EURIBOR plus 0,40%, čo je významne nižšia úroková miera než aktuálne ponuky na finančnom trhu (plus 3% a viac). V predchádzajúcich rokoch bola dokonca voči ZSSK uplatňovaná záporná marža.

ZSSK, resp. jej predchodca ŽSR prijala do roku 2009 na modernizáciu a nákup železničných koľajových vozidiel celkovo 12 tranží finančnej výpomoci z EUROFIMA v celkovom objeme 139 950 000 Eur. Splatnosť týchto tranží je jednorazová, postupne od roku 2011 do roku 2020 (pozri tabuľku č. 12).

Tabuľka č. 12 Splatnosť tranží finančnej výpomoci z EUROFIMA

Dlhodobé finančné výpomoci	Hodnota v Eur	Splatnosť
	31.12.2009	
Eurofima I. (kontrakt č. 2535)	6 500 000	22.8.2011
Eurofima II. (kontrakt č. 2551)	6 500 000	22.8.2011
Eurofima III. (kontrakt č. 2574)	10 000 000	11.2.2013
Eurofima IV. (kontrakt č. 2593)	15 000 000	4.2.2014
Eurofima V. (kontrakt č. 2616)	10 000 000	4.2.2014
Eurofima VI. (kontrakt č. 2651)	30 000 000	6.3.2015
Eurofima VII.A (kontrakt č. 2670)	8 000 000	7.4.2016
Eurofima VII.B (kontrakt č. 2694)	8 600 000	3.4.2017
Eurofima VIII.A (kontrakt č. 2718)	14 000 000	3.4.2017
Eurofima VIII.B (kontrakt č. 2731)	13 000 000	29.9.2020
Eurofima IX A (kontrakt č. 2753)	11 106 400	29.9.2020
Eurofima IX B (kontrakt č. 2753)	7 243 600	27.2.2012
Spolu	139 950 000	

Z Eurofimy bol od roku 2001 prefinancovaný nákup a modernizácia 228 ks osobných vozňov, 2 ks hnacích drahových vozidiel (736) a 1 ks Elektrickej jednotky 425.9 pre TEŽ. Elektrické jednotky 425.9 pre Tatranské elektrické železnice v počte 14 ks bolo uhradených z bankového úveru UBS, 1ks bol prefinancovaný z Eurofimy. Motorové jednotky radu 840 v počte 6 ks boli prefinancované z UBS.

Okrem toho modernizácia vozidlového parku spoločnosti spočívala len v modernizáciách niekoľkých desiatok osobných vozňov silami ŽOS Vrútky a prestavieb zastaraných motorových vozňov radu 810, resp. prívesných vozňov radu 011 na rady 811 a 812, resp. 012. resp. 011 a 813 + 913, ktorých bolo doteraz modernizovaných 44 ks. V roku 2009 bolo poslednýkrát poskytnuté financovanie investícií z EUROFIMY, ale už iba na nákup nových vozňov (dodávky nových vozňov zo ŽOS Vrútky).

V roku 2007 (19. 12. 2007) svojím uznesením č. 1085/2007 schválila vláda SR materiál „Modernizácia a rozvoj mobilného parku Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s., na obdobie rokov 2008 – 2010 (2012)“. Materiál koncepcne riešil problém obnovy ŽKV národného dopravcu, ustanovoval dva druhy financovania takejto obnovy a ustanovoval obsahové zamerania týchto projektov. Prílohy materiálu bližšie špecifikovali finančné plány projektov obnovy ŽKV ZSSK. Prvá príloha materiálu upravovala finančný plán investičnej štátnej podpory a podpory z fondov EÚ pre financovanie pilotného Projektu obnovy ŽKV ZSSK z prostriedkov

eurofondov (v rámci operačného programu Doprava SR 2007-2013). Tento projekt bol dňa 15. júla 2010 schválený rozhodnutím Európskej komisie a na jeho základe získala Železničná spoločnosť Slovensko, a.s., nenávratný finančný príspevok vo výške 177 021 134 Eur, z ktorého 50% plyní z rozpočtu EÚ (Európskeho fondu regionálneho rozvoja – ERDF) a ďalších 50% predstavuje spolufinancovanie SR z kapitoly MDVRR SR.

Predmetom projektu je obstaranie 10 ks prímestských elektrických poschodových jednotiek, 10 ks jednotiek typu Push-Pull (vrátane úpravy 10 ks starších elektrických rušňov a nákupu 2 nových elektrických rušňov) a nákup 12 ks medziregionálnych motorových jednotiek. Druhá príloha materiálu upravovala kapitálové výdavky na modernizáciu parku mobilných prostriedkov ZSSK. K tejto obnove Železničná spoločnosť Slovensko, a.s., pristúpila v roku 2009 a 2010 a z poskytnutej dotácie vo výške 33 193 915 Eur (rok 2009) a 11 617 520 Eur (rok 2010) boli modernizované vozne a hnacie dráhové vozidlá.

Tabuľka 13 Finančné príspevky z verejných zdrojov za roky 2005 -2010

	rok 2005 Eur	rok 2006 Eur	rok 2007 Eur	rok 2008 Eur	rok 2009 Eur	plán na rok 2010 Eur	1.polrok 2010 –skuto- čnosť Eur
a) Prostriedky z rozpočtu EÚ	-	-	-	-	8 815 581,57	4 474 793,45	0
b) Prostriedky zo ŠR - spolufinancovanie	-	-	-	-	8 815 581,57	4 474 793,45	0
c) Dotácia zo ŠR na modernizáciu mobilného parku	-	-	-	-	33 193 915	28 200 000	11 617 520

Zdroj: ZSSK

Neobmedzenému využitiu novoobstarávaných vozidiel bránia problémy s elektromagnetickou kompatibilitou niektorých častí železničnej siete ŽSR (pozri kapitolu ŽSR – Investície) a skutočnosť, že rekonštrukcie starších vozidiel nevyriešili celkom problém vysokej poruchovosti a udržiavacej náročnosti, danej vekom pôvodných rušňov a vozňov.

Aj po uskutočnenej modernizácii bude priemerný vek vozidlového parku ZSSK – index veku osobných vozňov v rokoch – 27,63 a index veku hnacích dráhových vozidiel v rokoch – 22,05. Je preto nevyhnutné, aby po vyriešení základných problémov koordinácie medzi cestnou a železničnou osobnou dopravou a následnej objektivizácii skutočného počtu potrebných železničných vozidiel ich obmena pokračovala nákupom nových spoľahlivých výrobkov s udržiavacou náročnosťou i spotrebou energie na úrovni doby.

2.2.3 Identifikácia hlavných problémov

V rámci SR nie je vôbec riešená otázka harmonizácie a koordinácie s cestnou dopravou. Nie je aspoň čiastočne funkčný žiadny IDS. Aj po prijatí nového cenového výmeru poplatku za ŽDC zostane výrazne vyšší podiel nákladov na použitie dopravnej cesty v prípade železničnej dopravy v porovnaní s cestnou dopravou. Základným problémom verejnej osobnej dopravy je nezadefinovanie obslužnosti územia SR (presné linkovanie, rozdelenie vlak/autobus, počty párových spojov). Tým sa dopúšťa celý rad súbehov medzi železničnými a autobusovými linkami, čoho dôsledkom je nedostatočné využitie veľkých prepravných kapacít, akými

železničná osobná preprava disponuje. Priemerná obsadenosť štátom objednaných železničných spojov (menej ako 25 %) spôsobuje optický nepomer medzi reálnymi výkonmi osobnej železničnej dopravy (prepravené osoby, osobové kilometre) a jej nákladmi. Tieto náklady ďalej zvyšujú dôsledky nesprávneho rozdelenia majetku niekdajšej Železničnej spoločnosti, a. s. pri jej delení v roku 2005, v dôsledku čoho je dnešná Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. odkázaná na outsourcing v niektorých činnostiach, ako je najmä opravárstvo. Neochota štátu uhrádzať EON železničnej osobnej dopravy v plnej výške vedie:

- k nedostatočnej obmene vozidlového parku s dôsledkom vysokého podielu prestarnutých vozidiel s vysokou spotrebou paliva a vysokými nákladmi na údržbu a opravy,
- k snahe o maximálne využitie vlkm rozšírovaním obmedzení vlakov, čo vedie k neprehľadnosti cestovného poriadku a k výrazne zhoršenej obsluhu v sedlách a slabých dňoch,
- nízky výkon na jednotlivých tratiach vedie k neefektívnemu využitiu vozidiel a personálu. Na príkladoch zahraničných železníc je vidieť, že zavádzanie obsluhy jednotlivých oblastí symetrickým taktovým GVD výrazne znížilo jednotkové náklady výkonu a zvýšilo tržby, nakoľko dopyt po preprave je výrazne ťahaný ponukou.

V neposlednom rade je potrebné vyriešiť otázku podmienok predaja železničných preukazov, oprávňujúcich ich držiteľov na bezplatnú prepravu.

K objektivizácii nákladov na vykonávanie osobnej železničnej dopravy výrazne napomôže otvorenie priestoru pre vstup alternatívnych železničných dopravcov aj v osobnej doprave.

Základné ekonomické ukazovatele ZSSK sa nachádzajú v prílohe č. 2 tohto materiálu.

2.3 Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.

2.3.1 Charakteristika súčasnej situácie Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a.s., druh a vývoj výkonov

ZSSK CARGO je v súčasnosti najväčším dopravcom v železničnej nákladnej doprave na Slovensku (na liberalizovanom železničnom nákladnom trhu však pôsobia okrem ZSSK CARGO aj iní železniční dopravcovia; ich celkový podiel na výkonoch železničnej nákladnej doprave je však pomerne malý). V roku 2009 dosiahol tento subjekt v železničnej nákladnej doprave podiel vo vzťahu k prepravenému objemu tovaru v tonách vo výške 92,2 %, (v roku 2008 to bolo 93,7 %). Z hľadiska prepravných výkonov v čistých tonách dosiahlo roku 2009 ZSSK CARGO 97,0 % podiel (oproti roku 2008 to bol nepatrný nárast o 0,1 %). Treba však tiež poznamenať, že podiel železničnej nákladnej dopravy v prepravených tonách na celkovom objeme nákladnej pozemnej dopravy bol roku 2009 približne len 18,7 % a mal pomaly klesajúcu tendenciu.

Najdôležitejšími prepravnými výkonmi ZSSK CARGO je v súčasnosti doprava železnej rudy a uhlia do U. S. Steel Košice, železnej rudy do ArcelorMittal Ostrava a Voest Alpine Linz a preprava ropy a produktov chemického priemyslu pre Slovnaft Bratislava (prepravy cez 1 mil ton pre jediného zákazníka ročne). Podiel intermodálnej prepravy a segmentu automotive na výkonoch ZSSK CARGO dlhodobo narastá (predpoklad roku 2010 je cca 2,6 mil t).

Tabuľka č. 14 Výkony ZSSK CARGO

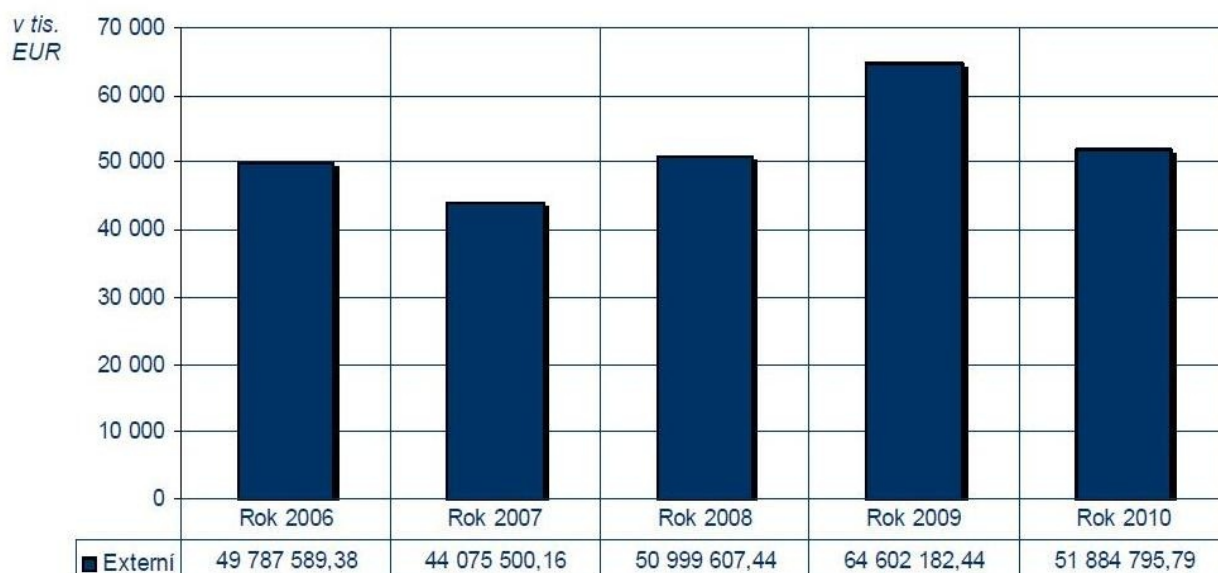
Naturálne ukazovatele	Merná jednotka	2005	2006	2007	2008	2009	1.polrok 2010	2.polrok 2010	plán 2010
Objem prepravy v tonách	tis. ton	47 745	50 055	49 154	44 525	33 789	19 153	19 747	38 900

Dopravný výkon bez hmotnosti HDV	mil. hrtkm	18 431	19 331	18 979	18 237	13 225	7 549	7 996	15 545
Prepravný výkon skutočný	mil. skut. čtkm	9 326	9 891	9 655	9 282	6 751	3 903	4 140	8 043
Pomer prepr. a dopr. výkonu	% čtkm/hrtkm	50,6	51,17	50,87	50,9	51,04	51,7	51,78	51,7
Výkon náklad. vozňov	mil. naprkm	1 500	1 554	1 573	1 520	1 100	626	645	1 271
Vlakové výkony náklad. dopravy (PIS)	tis. vlkm	15 408	15 414	15 256	14 614	10 876	5 884	6 195	12 079

Zdroj: ZSSK CARGO

Špecifickým segmentom činnosti ZSSK CARGO je údržba a opravy koľajových vozidiel. Túto činnosť vykonáva spoločnosť nielen pre vlastné účely, ale i pre osobného železničného dopravcu Železničnú spoločnosť Slovensko, a. s., (v ročnom objeme približne 50 mil. Eur; vývoj tohto objemu výkonov medzi rokmi 2006 – 2010 vyjadruje graf č.1) a vo veľmi obmedzenej miere i pre iné subjekty. Vývoj výkonov údržby a opráv železničných koľajových vozidiel za obdobie rokov 2006 – 2010 v normohodinách vyjadruje graf č.2.

Graf č. 1: Výnosy z údržby a opráv železničných koľajových vozidiel za obdobie rokov 2006 - 201



■ ZSSK CARGO (v kalkulácii celopodnikovej úrovni)	2 807 715	2 046 689	2 234 479
□ Celkový výnos od štandardných tarifných cien,			

- tlak na kooperujúcich prepravcov s cieľom zabrániť uzatváraniu kontraktov s alternatívnymi dopravcami,
- pomerne hromadné likvidácie použiteľných dráhových vozidiel s cieľom zabrániť, aby sa dostali do rúk alternatívnych dopravcov.

Toto úsilie spoločnosti ZSSK CARGO veľmi rýchlo vycítili niektorí špeditéri, ktorí poukazovaním na tlak zo strany ostatných alternatívnych dopravcov (často iba fiktívny) si úspešne vynucovali veľmi výhodné ceny prepráv, pričom túto výhodnosť od prípadu k prípadu ZSSK CARGO ďalej zvyšovalo aj návratkami z úplne iných prepráv pre toho istého špeditéra. Keď si tieto špedičné firmy neskôr zriadili vlastných alternatívnych dopravcov, poskytovalo im ZSSK CARGO za veľmi výhodných podmienok svoje vozidlá alebo niektoré prepravy.

Výsledkom tohto úsilia sa napokon stala nielen pokuta Protimonopolného úradu, udelená spoločnosti ZSSK CARGO v roku 2010, ale i jej významná zadlženosť v súčasnosti (najmä dlh voči štátu vo výške 166 mil. Eur a dlh za použitie železničnej infraštruktúry vo výške takmer 100 mil Eur).

Objektívnymi príčinami dlhodobého poklesu prepravných výkonov železničnej nákladnej dopravy je likvidačná výška poplatku za dopravnú cestu, ktorá je v železničnej nákladnej doprave i po zavedení mýta v cestnej nákladnej doprave na jednotku prepravného výkonu (čtkm) prakticky dvojnásobná.

Subjektívnymi príčinami nepriaznivého vývoja je predovšetkým obmedzená schopnosť ZSSK CARGO vykonávať korektne svoj core business, najmä pristavovať včas nákladné vozne na nakládku a plniť dodacie lehoty podaných zásielok, keďže vlakotvorba sa realizuje podľa naplnenia záťažovej normy a nie podľa pevne stanovených časov (vopred naplánovaný grafikon jazdy nákladných vlakov sa tak v drvivej väčšine prípadov mení na neprehľadnú mátež vlakov idúcich ad hoc, s následným chaosom v disponovaní s vlakovými náležitosťami). Vedľa nepriaznivého vplyvu privysokého poplatku za dopravnú cestu zaviňuje tento stav aj rezignácia na osvedčený princíp jediného vedúceho s nedeliteľnými zodpovednosťami a právomocami na každom teritoriálne vymedzenom pracovisku (napr. namiesto niekdajšieho prednostu depa, zodpovedného za splnenie hlavnej úlohy pracoviska – t. j. včas vystaviť na hranicu depa rušeň v náležitom stave a s náležitým personálom – sú dnes na každom takomto pracovisku štyria alebo piati navzájom rovnocenní vedúci, manažujúci svoj proces, pričom ich tímlíder je stovky kilometrov vzdialený).

K problémom ZSSK CARGO prispelo aj nadhodnotené ocenenie mobilných prostriedkov (hnacích vozidiel a vozňov), čo im umožnilo čerpať neúmerne vysoké úvery a nevedlo ich k potrebe zodpovedného hospodárenia.

2.3.2 Náklady a príjmy činnosti Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s.

Náklady a príjmy ZSSK CARGO sa vyvíjali v období rokov 2005 – 2009 nasledovne:

Tabuľka č. 15 Náklady a príjmy ZSSK CARGO

UKAZOVATEĽ	2005	2006	2007	2008	2009	Plán 2010
	mil. Eur	mil. Eur	mil. Eur	mil. Eur	mil. Eur	mil. Eur
Náklady –prevádzkové/netto	417,40	363,38	379,01	390,15	361,73	381,46
Výnosy –prevádzkové/netto	457,84	420,05	429,33	450,68	330,21	356,84
Prevádzkový výsledok hosp.	40,43	56,67	50,32	60 535	- 31,52	24,62
Celkový výsledok hosp.	-14,22	-22,95	-7,47	2,649	-126 601	-96 755
Kurz NBS	38,593	37,248	33,781	31,291	30,126	30,126

Tabuľka 16 Podiel poplatku za ŽDC na tržbách z prepravy ZSSK CARGO v rokoch 2005-2010

Ukazovateľ	2005	2006	2007	2008	2009	1. polrok 2010	2. polrok plán 2010	FC
								2010
Tržby z prepravy (mil. Eur)	330,89	349,44	366,83	371,67	273,23	155,67	159,29	314,96
Náklady na ŽDC (mil. Eur)	133,99	133,70	142,36	130,39	116,60	60,47	57,19	117,66
ŽDC ako % tržieb z prepravy	40,0%	38,0%	39,0%	35,0%	43,0%	39,0%	36,0%	37,0%

Poplatok za ŽDC na 1 vlkm (Eur/vlkm)	11,1	10,7	10,5	9,3	10,7	10,3	9,2	9,7
---	------	------	------	-----	------	------	-----	-----

- od roku 2009 sú údaje uvádzané v eurách

Výška nákladov ZSSK CARGO je ovplyvnená najmä:

- pomerne vysokým poplatkom za ŽDC, ktorého podiel v štruktúre nákladov železničného dopravcu je v pomere k tomuto podielu v cestnej doprave približne 3 x vyšší a kolíše v rozmedzí 35 – 43 % tržieb z prepravy (treba poznamenať, že novou úpravou poplatku od 1.1.2011 sa úroveň zaťaženia ZSSK CARGO z tohto titulu podstatne zníži; i tak však zostane na približne dvojnásobnej úrovni v porovnaní s cestnou nákladnou dopravou),
- prestarnutým vozidlovým parkom s relatívne vysokými nákladmi na údržbu a opravy, vzhľadom na čo prislúchajúca výška odpisov nie je zárukou tvorby dostatočných zdrojov na jeho následnú obnovu (až 90 % rušňov a vozňov je starších ako 15 rokov, pričom 60 % rušňov má viac ako 30 rokov),
- množstvom dubiózneho majetku nepotrebného pre činnosť ZSSK CARGO,
- skutočnosťou, že ŽSR účtuje poplatok za ŽDC podľa skutočných vlkm, ktoré v prípade výluky môžu byť aj vyššie, ale dopravca ZSSK CARGO účtuje zákazníkovi podľa platnej tarify TR1 na prepravu vozňových zásielok na základe minimálnej tarifnej vzdialenosti,
- neefektívne fungujúcou logistikou, neúmerne predražujúcou vstupy a neschopnou zabezpečiť včasný prísun materiálu na miesto spotreby,
- neprehľadným systémom nájmov a prenájmov nákladných vozňov a rušňov.

Vývoj tržieb bol najmä v rokoch 2008 a 2009 nepriaznivo ovplyvnený dôsledkami hospodárskej krízy, v roku 2009 navyše aj eurokonverziou (výpadok tržieb na úrovni cca 20 mil. Eur) a počas celého obdobia samostatnej existencie spoločnosti už spomenutým úsilím jej manažmentu udržať podiel na trhu „za každú cenu“.

Nepriaznivý dôsledok na hospodárenie ZSSK CARGO mala v konečnom dôsledku rezignácia na ozdravenie firmy (tu treba poznamenať, že bez zavinenia jej manažmentu) úpravou jej personálnych stavov v roku 2009, ako aj udelenie štátnej návratnej pomoci vo výške 165 969 594,37 Eur na zmiernenie dopadov globálnej finančnej a hospodárskej krízy. Uvedené prostriedky boli použité na krytie úhrad záväzkov súvisiacich s financovaním nákladov na mzdy svojich zamestnancov a s tým súvisiacich ostatných osobných nákladov.

2.3.2.1 Investície

Investície ZSSK CARGO sú dlhodobo poddimenzované, keďže sa vykonávajú prakticky len na úrovni jednoduchej reprodukcie. Prvé nové nákladné vozne od roku 1999 sa zakúpili až v roku 2007. Rušne sa prakticky od vzniku samostatnej Slovenskej republiky zdokonaľujú len modernizáciami, pričom však treba konštatovať, že tie nie sú vždy vydatené a ani nie lacné (najmä modernizácie niektorých hnacích dráhových vozidiel).

2.3.3 Identifikácia hlavných problémov

I napriek zavedeniu spoplatnenia cestnej nákladnej dopravy formou mýtnych poplatkov sa nepodarilo úplne harmonizovať podmienky pôsobenia cestnej a železničnej nákladnej dopravy. Úsilie uprednostniť sústredené prepravné prúdy na dlhších prepravných trasách na ekologickú železničnú dopravu by malo mať na úrovni MDVRR SR podobu dôraznejších

opatrení, zabráňujúcich tranzitným jazdám najmä ťažších nákladných automobilov na cestách 2. a 3. triedy a usmerňujúcich ich na spoplatnené diaľnice a cesty 1. triedy, ako aj častejších kontrol ich hmotnosti vážením. Vzhľadom na nedostatok štátnych prostriedkov potrebných na zlepšenie technickej kondície štátnej akciovej spoločnosti ZSSK CARGO po rezignácii na jeho odpredaj v roku 2006, ako aj jeho vysokú aktuálnu zadlženosť, je potrebné využiť všetky možnosti na urýchlenú privatizáciu tohto subjektu.

Subjektívnymi príčinami neúspechu ZSSK CARGO vo svojom presadzovaní sa na trhu je (na rozdiel od niektorých alternatívnych železničných dopravcov) jeho prílišné sústredenie na ovládnutie priestoru vo vzťahu k alternatívnym dopravcom a naopak, jeho malá zaangažovanosť pri korektnom vykonávaní svojho vlastného core business (najmä už spomenuté problémy pri včasnej doprave svojich vlastných vlakov a pristavovaní vozňov pre prepravcov), neefektívne fungujúce obstarávanie tovarov a služieb, ktoré neúmerne predražuje vstupy, ako aj uplatňovanie procesného riadenia, znemožňujúce jednotné riadenie teritoriálne vymedzených železničných pracovísk a komplikujúce efektívnu údržbu mobilného parku firmy.

Základné ekonomické ukazovatele ZSSK CARGO sa nachádzajú v prílohe č. 3 tohto materiálu.

3. Záver

Ako vyplýva z tohto materiálu, železnice na Slovensku nespĺňajú kritériá európskeho dopravného systému. Opotrebovaná a beznádejne zastaralá slovenská železnica vyvoláva zákonite vysokú potrebu materiálnych nákladov i vysokú personálnu potrebu a napriek tomu nedokáže poskytovať služby v požadovanej kvalite. Vzniknutá situácia nemotivuje manažment ani zamestnancov vykonávať vždy riadne svoje povinnosti.

Za nepriaznivú situáciu je prirodzene spoluzodpovedný aj štát, ktorý v minulých rokoch vážne podcenil potrebu usmerňovať dopravnú politiku vo vzťahu k železničnej doprave, hoci je vlastníkom železničnej dopravnej cesty, jediným akcionárom železničných akciových spoločností, ale tiež najväčším zákazníkom železníc a regulátorom dopravného trhu. Ním uplatňovaný model neúplného uhrádzania objednaných výkonov spôsobil, že z tohto titulu ŽSR evidujú kumulovaný dlh štátu vo výške takmer 200 mil. Eur. V prípade ZSSK, a. s. je táto suma vo výške presahujúcej 150 mil. Eur. To má za následok chronické nedofinancovanie železníc, ktorých hospodárenie v trvalom nedostatkovom režime je naďalej neudržateľné.

Zadlženie ZSSK CARGO možno vyjadriť čiastkou atakujúcou sumu 600 mil. Eur (i keď v tomto prípade dôvodom nie je neuhrádzanie štátnych objednávok, ale vysoká úroveň poplatku za dopravnú cestu a nesprávne manažovanie firmy).

Záchrana a zvýšenie výkonnosti i ekonomickej efektívnosti všetkých troch štátnych železničných spoločností je možné len za predpokladu realizácie určitých podporných opatrení zo strany MDVRR SR a MF SR. Konkrétne návrhy úloh a finančné dopady navrhnutých opatrení budú súčasťou návrh programu revitalizácie železničných spoločností, ktorý bude predložený 26. 1. 2011 Po zapracovaní pripomienok bude vypracovaný Program revitalizácie železničných spoločností v konečnej podobe.

Abecedný zoznam použitých skratiek

AGC	- Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach
AGTC	- Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch
EBITDA	- zisk pred úrokmi, odpismi a zdanením (predtým nazývané „prevádzkový hospodársky výsledok“)
EON	- ekonomicky oprávnené náklady
ENN	- ekonomicky neoprávnené náklady
EP	- Európsky parlament
ERDF	- Európsky fond regionálneho rozvoja
EÚ	- Európska únia
GVD	- grafikon vlakovej dopravy
HDV	- hnacie dráhové vozidlá
hrtkm	- hrubý tonový kilometer
KF	- Kohézny fond
MDVRR SR	- Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
MF SR	- Ministerstvo financií SR
MI	- manažér infraštruktúry
naprkm	- nápravový kilometer
NFP	- nenávratný finančný príspevok
NFV	- návratná finančná výpomoc
ÖBB	- rakúsky dopravca
OPD	- operačný program Doprava
oskm	- osobokilometer
ŠR	- štátny rozpočet
TEŽ	- tatranská elektrická železnica
THU	- technicko-hygienická údržba
UBS	- Union Bank Switzerland
ÚRŽD	- Úrad pre reguláciu železničnej dopravy
vlkm	- vlakový kilometer
VPS	- Všeobecná pokladničná správa
VVZ	- výkony vo verejnom záujme
VÚC	- Vyšší územný celok
ŽI	- železničná infraštruktúra
ZoDSVZ	- zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme
ZPD	- Zmluva o prevádzkovaní dráh
ZSSK	- Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.
ZSSK CARGO	- Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.
ZVVZ	- Zmluva o výkonoch vo verejnom záujme
ŽD	- železničná doprava
ŽDC	- železničná dopravná cesta
ŽKV	- železničné koľajové vozidlo
ŽSR	- Železnice Slovenskej republiky

OBSAH

1. Úvod
2. Analýza súčasnej výkonnosti a ekonomickej efektívnosti slovenských železničných podnikov
 - 2.1 Železnice Slovenskej republiky
 - 2.1.1 Charakteristika súčasnej situácie Železníc Slovenskej republiky, sieť a vývoj výkonov
 - 2.1.2 Doterajší uskutočnený investičný rozvoj
 - 2.1.3 Činnosti Železníc Slovenskej republiky, zdroje na ich uhrádzanie
 - 2.1.3.1 Prevádzka
 - 2.1.3.2 Rozbor nákladov
 - 2.1.3.3 Zdroje krytia nákladov
 - 2.1.3.4 Investície
 - 2.1.4 Identifikácia hlavných problémov manažéra infraštruktúry
 - 2.2 Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.,
 - 2.2.1 Charakteristika súčasnej situácie Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s., vývoj výkonov
 - 2.2.2 Činnosti Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s., zdroje na ich uhrádzanie
 - 2.2.2.1 Prevádzka
 - 2.2.2.2 Rozbor nákladov
 - 2.2.2.3 Zdroje krytia nákladov
 - 2.2.2.4 Investície
 - 2.2.3 Identifikácia hlavných problémov
 - 2.3 Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.
 - 2.3.1 Charakteristika súčasnej situácie Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s., druh a vývoj výkonov
 - 2.3.2 Náklady a príjmy činnosti Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s.
 - 2.3.2.1 Investície
 - 2.3.3 Identifikácia hlavných problémov
3. Záver
 - Abecedný zoznam použitých skratiek

Príloha č.1. Zhodnotenie ekonomického vývoja ŽSR za obdobie rokov 2005 - 2010

Príloha č.2. Zhodnotenie ekonomického vývoja ZSSK za obdobie rokov 2005 – 2010

Príloha č.3. Zhodnotenie ekonomického vývoja ZSSK CARGO za obdobie rokov 2005 - 2010

