

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
NÁRODOHOSPODÁRSKA FAKULTA

Evidenčné číslo: 101006/I/2018/36069387451397892

PODPORA ROZVOJA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY V SR
Z VEREJNÝCH ZDROJOV A JEJ VÝZNAM PRI
ZABEZPEČOVANÍ TRVALO UDRŽATEĽNÉHO
EKONOMICKÉHO ROZVOJA

Diplomová práca

2018

Bc. Martin Pavlovský

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
NÁRODOHOSPODÁRSKA FAKULTA

PODPORA ROZVOJA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY V SR
Z VEREJNÝCH ZDROJOV A JEJ VÝZNAM PRI
ZABEZPEČOVANÍ TRVALO UDRŽATEĽNÉHO
EKONOMICKÉHO ROZVOJA

Diplomová práca

Študijný program:	Financie
Študijný odbor:	Financie, bankovníctvo a investovanie
Školiace pracovisko:	Katedra financií
Vedúci záverečnej práce:	Ing. Anton Čiernik, PhD.

Bratislava 2018

Bc. Martin Pavlovský

Pod'akovanie

Veľmi rád by som sa chcel poďakovať vedúcemu školiteľovi mojej diplomovej práce **Ing. Antonovi Čiernikovi, PhD.** za spoluprácu, profesionálny prístup, odbornú pomoc a cenné pripomienky pri vypracovaní tejto práce.

ABSTRAKT

PAVLOVSKÝ, Martin: *Podpora rozvoja železničnej dopravy v SR z verejných zdrojov a jej význam pri zabezpečovaní trvalo udržateľného ekonomického rozvoja*. – Ekonomická univerzita v Bratislave. Národohospodárska fakulta; Katedra financií. – Vedúci záverečnej práce: Ing. Anton Čiernik, PhD. – Bratislava: NHF EU, 2018, počet strán: 60

Cieľom záverečnej práce je charakteristika podpory rozvoja a modernizácie železničnej infraštruktúry z verejných zdrojov. Práca je rozdelená do 4 kapitol. Obsahuje 17 grafov, 5 tabuliek, 1 obrázok, 1 schému a 4 prílohy. Prvá kapitola definuje vývoj železničnej dopravy na Slovensku od roku 1993. Ďalej opisuje postavenie železničnej dopravy v rámci kombinovanej dopravy a dopravného systému všeobecne. V prvej kapitole je spravovaná aj problematika liberalizácie železničnej dopravy a rozvoja do roku 2020. Obsahom druhej kapitoly je priblíženie hlavného cieľa a čiastkových cieľov. Táto kapitola obsahuje aj zadefinované hypotézy. Tretia kapitola sa venuje metodike skúmania vrátane použitých metód na dosiahnutie hlavného cieľa práce. Záverečná kapitola sa zaoberá analýzou spoločností, ktoré poskytujú služby železničnej dopravy. Analýza sa zameriava na vybrané ukazovatele spoločností ako napríklad výsledok hospodárenia, prevádzková nákladovosť a iné. Na základe výsledkov sú na záver zhodnotené stanovené hypotézy.

Kľúčové slová:

železničná doprava, železničná infraštruktúra, modernizácia, liberalizácia, podpora rozvoja

ABSTRACT

PAVLOVSKÝ, Martin: Public investments in the railway transport as an essential instrument used by supporting of sustainable development in the Slovak republic – University of Economics in Bratislava. The Faculty of National Economy; Department of Finance. – Supervisor: Ing. Anton Čiernik, PhD. – Bratislava: NHF EU, 2018, number of pages: 60

The aim of the work is to characterize the support of development and modernization of railway infrastructure from public sources. The work is divided into 4 chapters. It contains 17 graphs, 5 tables, 1 scheme, 1 picture and 4 additions. The first chapter defines the development of rail transport in Slovakia since 1993. It further describes the position of rail transport in combined transport and in the transport system in general. The first chapter deals with the issue of rail liberalization and also describes development by 2020. The content of the second chapter is the description of the main goal and partial goals of the work. This chapter also contains defined hypotheses. The third chapter deals with the survey methodology, including the methods used to achieve the main goal. The final chapter deals with the analysis of companies providing rail transport services. The analysis focuses on selected company indicators, such as the result of operations, operating costs and others. Based on the results, hypotheses which were established are evaluated.

Key words:

railway transport, railway infrastructure, modernization, liberalization, support of development

Obsah

Úvod	7
1 Súčasný stav riešenej problematiky doma i v zahraničí	9
1.1 Vývoj a rozvoj železničnej dopravy na Slovensku od roku 1993.....	9
1.2 Železničná doprava a jej postavenie v dopravnom systéme	11
1.3 Vybrané problémy železničnej dopravy	15
1.4 Železničná doprava v rámci kombinovanej dopravy	17
1.5 Liberalizácia železničnej dopravy a jej zabezpečovanie súkromnými dopravcami.....	20
1.5.1. Osobná doprava	22
1.5.2. Nákladná doprava	23
1.6 Rozvoj železničnej dopravy Slovenskej republiky do roku 2020.....	25
1.6.1. Problémy a potreby železničnej dopravy	27
1.6.2. Ciele a vízie železničnej dopravy v rokoch 2014 – 2020	28
1.6.3. Opatrenia potrebné na splnenie strategických cieľov a vízií	31
2 Cieľ práce	34
3 Metodika práce, metódy skúmania.....	36
4 Výsledky práce a diskusia.....	37
4.1 Aktuálna situácia v rámci železničnej dopravy na Slovensku.....	37
4.1.1. Železnice Slovenskej republiky	37
4.1.2. Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.	50
4.1.3. Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.	51
4.2 Podpora železničnej dopravy z verejných zdrojov	53
4.2.1. Operačný program Doprava	53
4.2.2. Operačný program Integrovaná infraštruktúra.....	57
4.3 Vplyv podpory rozvoja a modernizácie železničnej dopravy na vybrané ukazovatele	60
Záver	65
Zoznam bibliografických údajov.....	67
Prílohy	70

Úvod

Železničná doprava na Slovensku patrí medzi dva najvyužívanéjšie spôsoby prepravy osôb či tovarov. Vo všeobecnosti je však známe, že železničná doprava patrí medzi najekologickejšie a najbezpečnejšie spôsoby dopravy na svete a tým jej využitie každým rokom rastie. Preto je potrebné robiť také opatrenia, ktoré by tieto vlastnosti aj naďalej zachovávali. Je dôležité povedať, že na to aby železničná doprava bola atraktívna, musí ponúkať určitú úroveň kvality služieb a komfortu pre jej zákazníkov. Momentálna situácia železničnej dopravy na Slovensku nie je z hľadiska ponúkaných služieb najlepšia. Železničná infraštruktúra, ktorá tvorí základ železničnej dopravy na Slovensku je v zastaralom stave a kvalita služieb, ktoré ponúkajú poskytovatelia dopravných železničných služieb je tým pádom nižšia. Trate, bezpečnostné zariadenia, systémy riadenia a iné komponenty, ktoré tvoria železničnú infraštruktúru často nespĺňajú požadované parametre. Podobná situácia je aj u poskytovateľov osobnej železničnej dopravy. Zastaralé vozne pre cestujúcich neposkytujú dostatočný komfort a kvalita služieb, ktorú ponúkajú osobný železničný prepravcovia je v porovnaní so zahraničím nízka.

Podpora rozvoja a modernizácie železničnej infraštruktúry je veľmi dôležitá z hľadiska zvýšenia atraktivity tohto druhu dopravy. Slovenská republika sa nachádza momentálne v programovom období 2014 – 2020 a pre sektor dopravy má možnosť čerpať finančné prostriedky prostredníctvom štrukturálnych fondov (Kohézny fond a Európsky fond regionálneho rozvoja) z Európskej únie. Pre toto čerpanie bol vytvorený programový dokument *Operačný program Integrovaná infraštruktúra*. Dokument jasne stanovuje globálny cieľ a špecifické ciele pre toto programové obdobie, ktoré pomocou opatrení v rámci prioritných osí majú byť naplnené. Výsledkom týchto opatrení má dôjsť k modernizácii železničnej infraštruktúry, ktorá má vplyv na ponúkané služby zákazníkom. V predchádzajúcom období 2007 - 2013 sa podarilo prostredníctvom finančných prostriedkov z *Operačného programu Doprava* zmodernizovať časť železničnej infraštruktúry a obnoviť vozový park spoločnosti ŽSR a ZSSK Slovakrail. Takéto opatrenia sa realizujú aj v rámci aktuálneho operačného programu a je potrebné aby takýto trend pokračoval aj naďalej.

Hlavným zámerom tejto diplomovej práce je charakterizovať vývoj železničnej dopravy na Slovensku a poukázať na vplyv podpory modernizácie a obnovy železničnej infraštruktúry na podniky, ktoré ponúkajú železničné služby.

Obsahom prvej kapitoly je charakteristika vývoja železničnej dopravy na Slovensku od roku 1993, kedy došlo k rozdeleniu Československej republiky na dva samostatné štáty. Technická úroveň železničná doprava na Slovensku po rozdelení výrazne zaostávala za ostatnými európskymi krajinami. Železničnú dopravu v tom čase zabezpečovala jedna spoločnosť – Železnice Slovenskej republiky. Spoločnosť dosahovala vysoké straty a preto boli potrebné rôzne opatrenia. Výsledkom bolo rozdelenie najprv na dve a následne na tri spoločnosti a takéto rozdelenie platí dodnes. Spoločnosť ŽSR plní funkciu správcu železničnej infraštruktúry, Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. má na starosti osobnú železničnú dopravu a Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. poskytuje služby v nákladnej železničnej doprave. Následne v rámci tejto kapitoly sú opísané vybrané problémy železničnej dopravy, kde môžeme spomenúť hlavne vysokú zadlženosť ŽSR s výsledným rušením železničnej dopravy na vybraných tratiach. Ďalej sme sa zamerali na postavenie železničnej dopravy v dopravnom systéme a kombinovanej doprave. Opísali sme proces liberalizácie železničnej dopravy, ktorá v dnešnej dobe je veľmi dôležitá pre efektívne fungovanie železničných spoločností.

V rámci druhej kapitoly sme si zadefinovali ciele diplomovej práce. Tretia kapitola sa venuje metodike, ktorú sme použili pri skúmaní stanovených cieľov.

Štvrtá kapitola je zameraná na analýzu dôležitých ukazovateľov podniku ŽSR ako správcu a manažéra železničnej infraštruktúry. Následne sú opísané vybrané ukazovatele štátnych poskytovateľov nákladnej a osobnej dopravy. Na základe vykonanej analýzy sme na záver zhodnotili vplyv podpory modernizácie železničnej infraštruktúry na jednotlivé spoločnosti železničnej dopravy na Slovensku.

1 Súčasný stav riešenej problematiky doma i v zahraničí

1.1 Vývoj a rozvoj železničnej dopravy na Slovensku od roku 1993

Vývoj železničnej dopravy na Slovensku od roku 1993 má bohatú históriu. Po rozdelení Česka a Slovenska na samostatne fungujúce štáty zanikla aj organizácia Česko-slovenské štátne dráhy (ČSD). Železnice Slovenskej republiky (ŽSR), ako samostatne fungujúca inštitúcia, vznikli v roku 1993. Majetok z bývalej organizácie sa rozdelil medzi dve novovzniknuté v pomere 2 (ČD) ku 1 (ŽSR). Možno povedať, že kvalita železníc na Slovensku celkovo bola na veľmi nízkej úrovni.

„Technická úroveň prevzatých zariadení však zaostávala za európskym štandardom približne o 20 rokov – traťová rýchlosť 140 km/h bola prípustná iba na dvoch úsekoch medzi Kútmi a Novými Zámkami, rýchlosťou 120 km/h sa smelo jazdiť iba na 8,4 % slovenských tratí a aj rýchlosť 100 km/h bola povolená len na 17,9 % siete. Zanedbaním údržby spôsobené trvalé obmedzenia rýchlosti postihovali dovedna 600 km železníc (1/6 siete). Zastaralý vozňový park osobných vozňov znemožnil ŽSR uchádzať sa o zaradenie do kurzov v medzinárodnej osobnej doprave. Perspektívne severo-južné trate mali nízku priepustnosť a neboli elektrifikované.“¹

Železnice Slovenskej republiky ako organizácia mala hneď pri svojom vzniku značné problémy. Pre vyriešenie problémovej situácie bol vypracovaný a prijatý zákon č. 258/1993 o ŽSR. Tento zákon bol prijatý 30.9.1993 a jeho hlavným zámerom bolo stanoviť ŽSR ako štátny podnik. Zákon ďalej stanovoval aj podmienky, ktoré museli splniť na vstup do železničnej siete cudzí dopravcovia. Pre správne a efektívne fungujúci štátny podnik bolo potrebné aj zriadenie Správnej rady ŽSR.

„V decembri 1993 bola ustanovená Správna rada ŽSR, ktorá potom v priebehu prvého štvrtroka 1994 prerokovala najdôležitejšie dokumenty, potrebné pre prácu železnice: Stratégiu ŽSR, Štatút ŽSR, Ekonomické pravidlá a Podnikateľský plán.“²

V týchto dokumentoch boli stanovené ciele, ktoré mali pomôcť zlepšiť situáciu v odvetví železničnej dopravy na Slovensku. Štátny podnik ŽSR už pri vzniku vykazoval

¹Železnice Slovenskej republiky. *Vývoj ŽSR po rozdelení Československej republiky*. [online]. Bratislava, 2010, [cit. 2018-01-08] Dostupné na: http://www.zsr.sk/slovensky/historia-zeleznic/od-roku-1993/vyvoj-zsr-po-rozdeleni-csd.html?page_id=1323

² tamtiež

značný nesúlad medzi tržbami a nákladmi. Z tohto dôvodu boli vykonané tarifné úpravy v nákladnej i osobnej preprave.

Ďalším významným krokom vo vývoji ŽSR bolo pripojenie do transeurópskej siete multimodálnych koridorov. Slovensko sa týmto stali súčasťou troch významných koridorov:

- Kúty – Bratislava – Štúrovo (súčasť IV. koridoru)
- Bratislava – Žilina – Košice (súčasť V. koridoru)
- Žilina – Čadca (súčasť VI. koridoru)

Slovensko sa malo stať ešte súčasťou dvoch koridorov na tratiach Petržalka – Kittsee a Čadca – Zwardoň po svojom dobudovaní.

V roku 1995 bol následne prijatý ďalší dôležitý dokument – vládne uznesenie č. 499/1995. Obsahom tohto uznesenia bolo vytvorenie Programu transformácie a rozvoja železničnej dopravy do roku 2000. Výsledkom tohto programu bola zmena štruktúry ŽSR, ktorá spočívala v rozdelení ŽSR na divízie dopravnej cesty, nákladnej prepravy, osobnej prepravy a železničných koľajových vozidiel. Cieľom tohto uznesenia bolo aj zvýšenie kvality osobnej prepravy zrekonštruovaním starších vozňov. Prvý krát takéto vozne boli použité v roku 1997 v IC vlakoch na trati Bratislava – Košice.

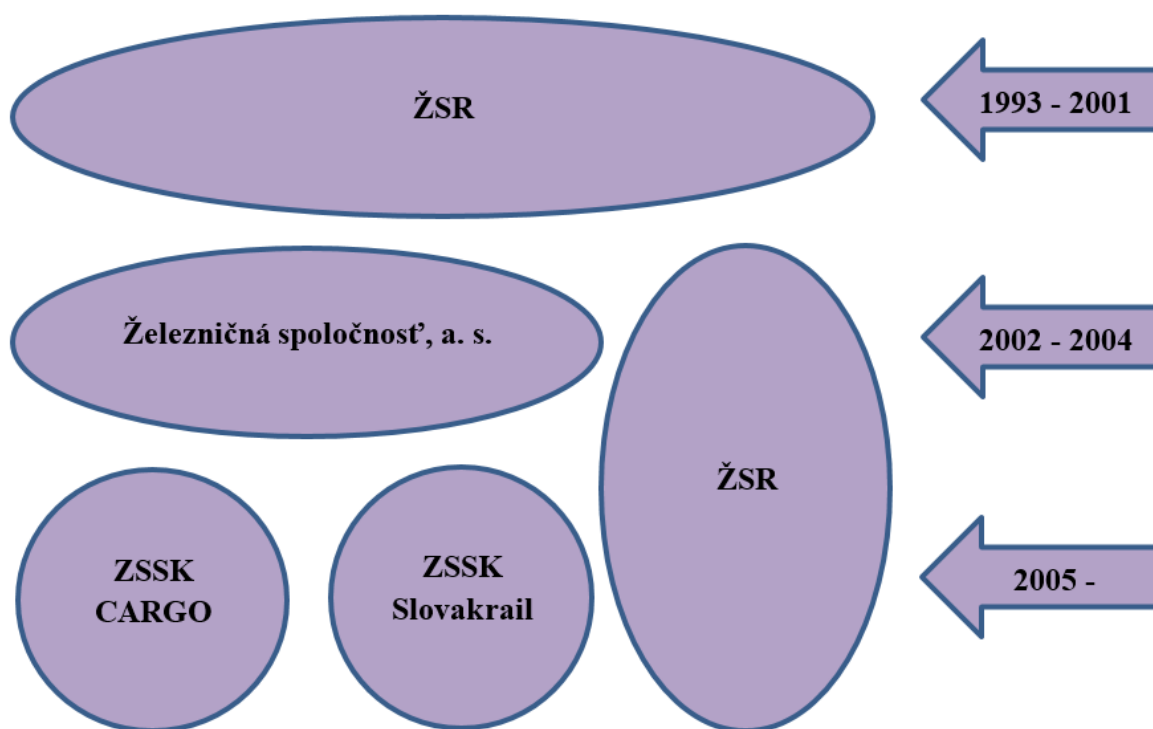
Aj keď železničná doprava na Slovensku bola dosť zanedbaná pri svojom vzniku a situácia nie veľmi dobrá, podarilo sa do roku 2000 zrealizovať niekoľko investičných akcií, ktoré pomohli situáciu čiastočne zlepšiť. Spomenúť môžeme napríklad:

- Bratislava – Košice (zavedenie rýchlikovej dopravy)
- KVC – komplexné vybavovanie cestujúcich
- Šurany – Zvolen, Prešov - Plaveč (elektrifikácia trate)
- a iné.

Železnice Slovenskej republiky poskytovali služby osobnej dopravy, nákladnej dopravy a dopravnej cesty len do roku 2002. K 1. januáru 2002 došlo k rozdeleniu zabezpečovania služieb. Od tohto dátumu sa o osobnú a nákladnú dopravu začala starať Železničná spoločnosť, a. s. a o dopravnú cestu sa naďalej staral štátny podnik ŽSR. Vlastníkom novovzniknutej spoločnosti bol štát. Napriek týmto skutočnostiam sa takéto rozdelenie zachovalo len do roku 2005. Problémom bol segment osobnej dopravy, ktorý

vykazoval stratu. Toto bol dôvod pre ďalšie zmeny, ktoré nastali začiatkom roka 2005 a spočívali v rozdelení zabezpečovania osobnej a nákladnej dopravy medzi dve nové spoločnosti. Železničná spoločnosť CARGO Slovakia, a. s. – nákladná doprava a Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. – osobná doprava. Takéto rozdelenie sa zachovalo až do súčasnosti.

Schéma 1: Vývoj železničnej dopravy – subjekty a ich delenie



Zdroj: vlastné spracovanie

V roku 2018 železnice na území Slovenska oslavia 170. výročie svojho vzniku. Na základe historických podkladov sa existencia železníc na Slovensku ráta od vstupu prvého paro-strojného vlaku 20. augusta 1848 na trati Marcheg – Devínska Nová Ves – Bratislava.

1.2 Železničná doprava a jej postavenie v dopravnom systéme

Dopravný systém na Slovensku je pre správne a efektívne fungovanie krajiny veľmi dôležitý. Plní niekoľko dôležitých úloh, ktoré vplývajú na chod poľnohospodárstva, priemyslu či služieb, čo sa v konečnom dôsledku odráža na celkovom fungovaní národného hospodárstva. Na Slovensku sa využíva cestná, železničná, letecká, vodná a intermodálna doprava. Na posúdenie, či železničná doprava vplýva na chod národného hospodárstva pozitívne alebo negatívne, existujú rôzne ukazovatele.

Delia sa do dvoch skupín:³

- kvantitatívne ukazovatele (celková dĺžka železničných tratí, hustota a iné.)
- kvalitatívne ukazovatele (kvalita železničných tratí, elektrifikácia a iné.)

Na základe historických poznatkov je známe, že slovenské územie patrilo medzi najdôležitejšie križovatky obchodných ciest. Z tohto dôvodu sú kvantitatívne ukazovatele na pomerne dobrej úrovni. Ukazovatele charakterizujúce kvalitu sú na rozdiel od kvantitatívnych na horšej úrovni a v súčasnosti sa dá povedať, že výrazne zaostávajú v porovnaní s ostatnými členskými štátmi Európskej únie.

Je potrebné spomenúť, že doprava je vo všeobecnosti jeden z najdôležitejších verejných statkov. Doprava z hľadiska ekonomického, sociálneho a kultúrneho je veľmi významná, pretože sa podieľa na uspokojovaní spoločenských potrieb. Význam plynie aj z faktu, že doprava výrazne ovplyvňuje ekonomický rast danej krajiny. Na ekonomický a sociálny rozvoj krajiny vplýva tak, že sa prostredníctvom nej:

- realizuje presun obyvateľov a surovín
- realizuje zásobovanie surovín/výrobkov/predmetov každodennej spotreby pre obyvateľov
- zvyšuje kvalita života

Dôležitým ukazovateľom, na základe ktorého sa dá hodnotiť úroveň obce či štátu z ekonomického, sociálneho či kultúrneho hľadiska je rozsah a kvalita dopravnej siete.⁴

„Železnica má už viac ako 160 rokov svoje nezastupiteľné miesto v dopravnom systéme v Európe i vo svete. Počas tohto obdobia prešla vývojom vo všetkých oblastiach svojej činnosti – technickej, prevádzkovej, personálnej i organizačnej. V nových podmienkach vytvárania európskeho trhu prechádza transformačným procesom a získava tak nové impulzy na ďalší rozvoj“⁵

Železnice na Slovensku plnia primárne dve hlavné funkcie – preprava osôb a preprava nákladu. Tieto dva hlavné body výrazne ovplyvňujú význam a postavenie tohto

³ LAUKO, Viliam – TOLMÁČI, Ladislav – DUBCOVÁ Alena, 2006. *Humánna Geografia Slovenskej republiky*. Bratislava : KARTPRINT, 2006. 200s. ISBN 80-88870-56-9.

⁴ PEKOVÁ, Jitka a kol. 2008. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. 3. Prepracované vyd. Praha: ASPI, 2008. 712 s. ISBN 978-80-7357-351-5.

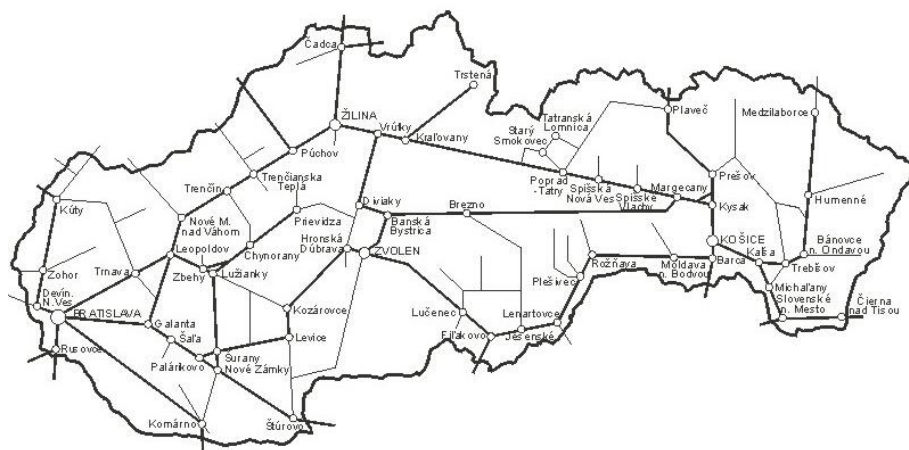
⁵ GAŠPARÍK, Jozef a kol. 2008. *Základy železničnéj dopravnej prevádzky*. Žilina : EDIS – vydavateľstvo Žilinskej univerzity, 2008. 339 s. ISBN 978-80-8070-881-8

druhu dopravy. Význam a postavenie železníc v rámci dopravy je teda tým väčšie, čím väčšie množstvo osôb a nákladu sa prepraví a čím je táto činnosť realizovaná efektívnejšie.

„Súčasnú miesto železničného segmentu v doprave na Slovensku, vzhľadom na jeho celospoločenský význam, je nepriaznivé:

- v železničnej nákladnej doprave sú výkony na úrovni 20 % celkových výkonov nákladnej dopravy (v čistých tonových kilometroch),
- v železničnej osobnej doprave sú výkony na úrovni 6 % z celkového objemu osobnej dopravy vrátane individuálnej automobilovej dopravy, resp. na úrovni 26,31 % výkonov verejnej dopravy (v osobových kilometroch).“⁶

Obrázok č. 1: Železničná sieť na Slovensku



Zdroj: <http://zsr.sk>

Železničná sieť na Slovensku je tvorená železničnými traťami, ktoré sa využívajú na prepravu osôb a nákladu. Tieto trate dokopy vytvárajú základnú kostru železničnej infraštruktúry. Trate sa delia do skupín podľa rôznych kritérií:

- trate podľa šírky rozchodu (úzky, normálny, široký)
- trate podľa zdroja hnacej sily (elektrifikované, neelektrifikované)
- trate podľa množstva koľají (jednokoľajové, dvojkoľajové, viackoľajové)⁷

⁶ MDV SR – Jednotná vízia železničného sektora v SR – vyhodnotenie doterajšieho priebehu revitalizácie železničných spoločností a určenie ich vzájomnej koordinácie zo strany MDV SR. [online]. Bratislava, [cit.2018-01-20] Dostupné na: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=131820>

⁷ KENDRA, Martin – MEŠKO Pavol. 2009. *Dopravná Geografia*. Žilina : EDIS vydavateľstvo ŽU, 2009. 90s. ISBN 978-80-554-0182-9

Postavenie železničnej dopravy v slovenskom dopravnom systéme výrazným spôsobom ovplyvňujú aj všeobecné výhody a nevýhody tohto typu dopravy.

Medzi výhody by sme mohli zaradiť:

- najmenšie riziko nebezpečenstva v porovnaní s inými druhmi dopravy
- ekologický spôsob dopravy
- počet dopravných obmedzení na nízkej úrovni
- náklady spojené s prepravou osôb a tovaru na nízkej úrovni v porovnaní s inými druhmi dopravy
- počet nehôd niekoľko krát nižší v porovnaní s cestnou dopravou

Počet nehôd sa v roku 2017 mierne navýšil v porovnaní s rokom 2016. V roku 2017 sa na železničných priecestiach stalo 50 nehôd, z toho 12 nehôd bolo smrteľných. V konečnom dôsledku pri porovnaní s cestnou dopravou (cca 13 tis.) je to neporovnateľne nízke číslo. Preto sa tento druh dopravy považuje za najbezpečnejší.

Medzi nevýhody by sme mohli zaradiť:

- obmedzená dostupnosť spôsobená rušením prevádzok na mnohých tratiach
- vlaky, stanice a železničné prostredie – zanedbaný stav
- nízka úroveň prepojenosti medzi vlakovou a autobusovou dopravou
- lehoty dodania, ktoré sú v porovnaní s cestnou dopravou dlhšie
- služby vo vlaku na nízkej úrovni (vykurovanie, kapacita a iné)⁸

Z týchto nevýhod plynie aj skutočnosť, že verejnosť vo väčšej miere uprednostňuje cestnú dopravu pred železničnou. Čo sa týka nákladnej prepravy, vysoké poplatky a čas spôsobujú odliv prepravcov na cesty.

Významným faktorom pre rýchly ekonomický, či sociálny rozvoj v rámci Slovenska je dostatočne vybudovaná technická infraštruktúra. Technická infraštruktúra výrazne ovplyvňuje ekonomické aktivity v daných regiónoch alebo kvalitu života obyvateľov.

⁸ MDV SR – Jednotná vízia železničného sektora v SR – vyhodnotenie doterajšieho priebehu revitalizácie železničných spoločností a určenie ich vzájomnej koordinácie zo strany MDV SR. [online]. Bratislava, Dostupné na: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=131820>

„Medzi zariadenia technickej infraštruktúry patria:

- vodovodná sieť
- telekomunikačná sieť
- dopravná sieť
- energetická sieť⁹

Železničná doprava ako súčasť dopravnej siete sa podieľa na ekonomickom či sociálnom rozvoji. Rozvoj a modernizácia železničnej dopravy výrazne pomáha nie len obyvateľom Slovenska, ale aj zahraničným investorom. „Doprava sa musí čo najviac podriaďovať potrebám a cieľom územného plánovania a ochrany životného prostredia. Táto podriadenosť môže byť objektívne ohraničená oprávnenými požiadavkami na nevyhnutné technické parametre a s jasne stanovenými limitmi.“¹⁰

1.3 Vybrané problémy železničnej dopravy

Efektívne fungovanie železničnej dopravy pozitívne vplýva na hospodársky rozvoj krajiny. Od vzniku Slovenska v roku 1993 sa v rámci železničnej dopravy vyskytlo mnoho problémov, ktoré sa týkali či už osobnej alebo nákladnej dopravy. Tieto problémy väčšinou plynuli z nevýhod, ktoré sme si spomenuli. Pre štát je vo všeobecnosti nevýhodné a neefektívne prevádzkovať železničné trate, ktoré sú dlhodobo v strate napríklad z dôvodu nízkej využiteľnosti. To vytvorí situáciu, kedy sa vláda rozhodne postupne likvidovať vybrané trate čiastočne alebo úplne.

Vláda SR v roku 2000 schválila „Projekt transformácie a reštrukturalizácie Železníc SR“. Projekt obsahoval tri hlavné ciele. Všeobecne hovoril o fyzickom a účtovnom oddelení prevádzky železničnej dopravnej cesty a správy od obchodných a opravných činností. Zároveň jeho cieľom bolo aj vytvorenie zoznamu tratí, ktoré sa zmenia na regionálne dráhy. Posledným hlavným cieľom bolo oddližiť Železnice SR a znížiť tak vysoké straty, ktoré v tých časoch boli dosiahnuté.¹¹

⁹ DUBECOVÁ, Ivana. 2000. *Regionálna analýza a plánovanie*. Nitra : SPU, 2000. ISBN 80-7137-805-4

¹⁰ FAITH, Peter. 2008. *Doprava v územnom plánovaní*. Žilina: EDIS, Žilinská univerzita, 2008. ISBN 978-80-8070-835-1

¹¹ Železničná spoločnosť Slovensko. *Projekt transformácie a reštrukturalizácie Železníc SR*. [online]. Bratislava, 2000, Dostupné na: http://www.slovakrail.sk/en/news/projekt_transformacie_a_re%C5%A1trukturalizacie_%C5%BDleznice_sr.html?no-graphics=0

Koncom roka 2002 železnice zverejnili informácie o redukcii železničných tratí, čo vyvolalo veľký rozruch či už pre konkrétne samosprávy, ktorých sa to týkalo alebo samotnú verejnosť. Začiatkom roka 2003 sa táto informácia potvrdila a Železničná spoločnosť, a. s. zverejnila zoznam tratí, na ktorých bola zrušená osobná doprava. Išlo o trate v celkovej dĺžke 718 km, čo predstavovalo 20,1 % celkovej železničnej siete.

Tabuľka č. 1 Zoznam tratí so zrušenou osobnou železničnou dopravou¹²

Zrušené trate	
Komárno - Kolárovo	Poltár – Rimavská Sobota
Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica	Čata – Šahy – Zvolen
Spišská Nová Ves – Levoča	Nemšová – Lednické Rovne
Bánovce n. Ondavou – Veľké Kapušany	Zohor – Plavecký Mikuláš
Rožňava – Dobšiná	Žilina – Rajec
Plešivec – Muráň	Prievidza – Nitrianske Pravno
Moldava n. Bodvou – Medzev	Zohor – Záhorská Ves
Vranov n. Topľou – Trebišov	Šaľa – Neded
Jablonica – Brezová pod Bradlom	Kozárovce – Zlaté Moravce – Lužianky
Plešivec – Slavošovce	Úľany nad Žitavou – Zlaté Moravce
Zbehy – Radošina	Lučenec – Kalonda
Trenčín – Chynorany	Breznička – Katarínska Huta
Štúrovo – Levice	

Zdroj: Spracované podľa: http://www.zsr.sk/slovensky/media-room/archiv-vyjadreni-2013/januar/zsr-zrusene-trate.html?page_id=2193

Po prehodnotení celkovej situácie, ktorá nasledovala po zrušení, sa Železničná spoločnosť rozhodla obnoviť vlakové spojenie na 9 tratiach. Nasledujúce roky sa situácia menila. Na niektorých tratiach sa osobná preprava zrušila a je zrušená dodnes (Plešivec – Muráň), na niektorých tratiach sa osobná preprava obnovila čiastočne a na niektorých tratiach bola železničná osobná preprava nahradená autobusovou dopravou.¹³

Samosprávy, ale aj samotná verejnosť bola so situáciou nespokojná, vytvárali sa rôzne petície proti zrušeniu, písali sa listy na ministerstvo dopravy aj priamo Železničnej

¹² Železnice Slovenskej republiky. *ŽSR - zrušené trate*. [online]. Bratislava, 2013, Dostupné na: http://www.zsr.sk/slovensky/media-room/archiv-vyjadreni-2013/januar/zsr-zrusene-trate.html?page_id=2193

¹³ GULÍK, Jozef. 2003 – 2013. [online]. Bratislava, 2013, Dostupné na: <https://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/4812-2003-2013/>

spoločnosti. Ako príklad možno uviesť mesto Revúca, ktoré je okresným mestom. Toto mesto ostalo bez vlakového spojenia zo dňa na deň a ľudia sú až dodnes nútení jazdiť za prácou na autách.

V minulom roku bol vládou SR schválený „Národný program reforiem Slovenskej republiky 2017“. Program nariaďuje Železničiam SR a Ministerstvu dopravy a výstavby SR vypracovanie analýzy možných dopadov, ktoré by mohli plynúť z prípadného zrušenia vybraných tratí. Zrušenie sa týka celkovo 325 km železničných tratí, z toho 234 km na ktorých sa osobná doprava nevyužíva minimálne a 91 km tratí, kde sa osobná doprava využíva minimálne. Povinnosť zverejnenia analýzy vláda stanovila na január 2018. Vláda SR chce týmto krokom zvýšiť efektívnosť výdavkov, ktoré sú vyčlenené na dopravu.¹⁴

1.4 Železničná doprava v rámci kombinovanej dopravy

„Kombinovaná doprava – typ dopravy tej istej nákladovej jednotky s podstatnou časťou trasy vykonávanej železničnou, vodnou (morskou alebo vnútrozemskou), prípadne leteckou dopravou, pričom začiatočná a konečná doprava po ceste je podľa možností čo najkratšia.“¹⁵

Ide o možnosť prepraviť náklad, resp. tovar z jedného bodu do bodu druhého použitím viac ako jedného typu dopravy (cestná + vodná + železničná + iné). Napríklad na prepravu (väčšinou v prepravných kontajneroch) v počiatočnom úseku trasy sa využije cestná preprava prostredníctvom kamiónovej dopravy a v konečnom úseku trasy sa použije železničná doprava. Vykládka z jedného typu dopravy a následná nakládka na druhý typ dopravy sa realizuje v termináloch. Spomenúť môžeme napríklad spoločnosť Slovenská plavba a prístavy a. s. (prístav v Bratislave), ktorý slúži ako terminál nakládky a vykládky tovaru všetkého druhu. Je to jediný trimodálny kontajnerový terminál na Slovensku. Umožňuje prekládku tovarov medzi železničnou, cestnou a riečnou dopravou. Ročne sa tam preloží viac ako 30 000 prepravných kontajnerov.

Cieľom kombinovanej dopravy je predovšetkým eliminovať negatívne dopady na životné prostredie a zdravie ľudí plynúce z dopravy. Vo všeobecnosti preprava tovaru by

¹⁴ Železničné.info. Zoznam železničných tratí určených na zrušenie. [online]. Bratislava, 2017, Dostupné na: <https://www.zeleznicne.info/view.php?cisloclanku=2017050001>

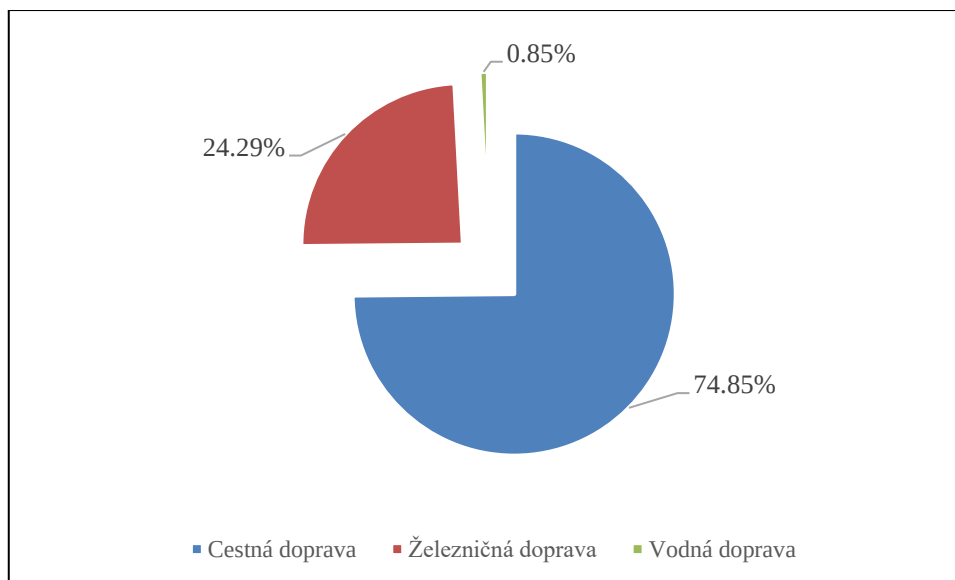
¹⁵ LIŽBETIN, Ján – Klapita, Vladimír. 2010. *Intermodálna preprava*. Žilina EDIS – vydavateľstvo Žilinskej univerzity, 2010. 119 s. ISBN 978-80-554-0266

mala byť zabezpečená efektívne, rýchlo, bezpečne a cenovo na dostupnej úrovni. Takéto požiadavky kombinovaná doprava spĺňa v dostatočnej miere.

V roku 1991 bola prijatá Európska dohoda o dôležitých medzinárodných linkách kombinovanej dopravy a zariadení (AGTC), v ktorej boli určené európske siete trás kombinovanej dopravy, prekladísk a iných parametrov.

Železničná doprava má v rámci kombinovanej dopravy významné postavenie. Podiel na celkovej preprave tovarov síce výrazne zaostáva (21 %) za cestnou dopravou (66 %). To je spôsobené nižšou kvalitou železničných tratí alebo vyššími nákladmi na prepravu. V súčasnosti prebiehajú na mnohých železničných tratiach rekonštrukcie, a to by malo mať pozitívny dopad na zvyšovanie podielu využitia železničnej dopravy. Dôvodom nízkeho podielu železničnej dopravy v rámci kombinovanej dopravy sú aj diaľnice, prostredníctvom ktorých sa tovar prepraví rýchlejšie a táto výhoda z nich robí hlavného konkurenta železničnej dopravy. Za posledných 10 rokov ale podiel cestnej dopravy mierne poklesol, keďže politika európskej únie sa začala zameriavať na znižovanie negatívnych účinkov na životné prostredie. Tým pádom sa podiel železničnej dopravy na preprave tovarov zvyšuje.

Graf 1: Preprava tovaru podľa druhu dopravy za rok 2016



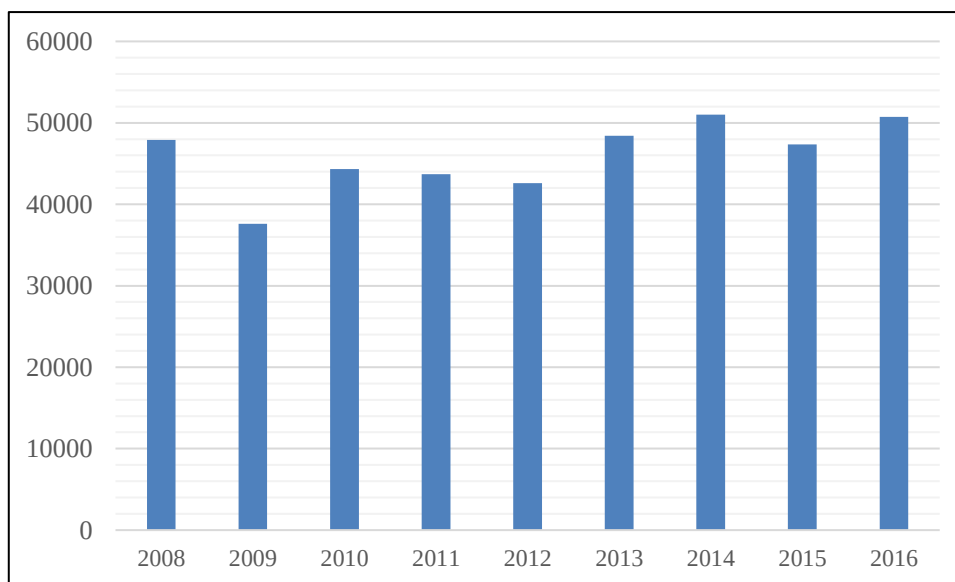
Zdroj: vlastné spracovanie (<http://www.statistics.sk>)

V rámci kombinovanej dopravy sa železničná doprava využíva na tratiach, ktoré boli určené v Dohode AGTC. V dohode AGTC sa uvádzajú predovšetkým nasledujúce:

- železničné trate, ktoré sú dôležité v rámci kombinovanej dopravy
- miesta a objekty, ktoré sú dôležité v rámci kombinovanej dopravy (prístavy a trajektové linky, terminály, železničné stanice, v ktorých dochádza ku zmene rozchodu a iné.)
- parametre, ktoré musia spĺňať existujúce a nové železničné trate v rámci kombinovanej dopravy
- dôležité technické parametre vlakov, terminálov, pohraničných staníc a prístavov, ktoré sú významné pre kombinovanú dopravu¹⁶

Železničná doprava ako súčasť kombinovanej dopravy je výhodnejšia v prípade prepravy väčšieho množstva nákladu. Výhody spočívajú vo väčšej efektívnosti, pravidelnosti či v ekologickom spôsobe prepravy tovaru v porovnaní s inými druhmi dopravy. Medzi výhody využitia železničnej dopravy možno zaradiť aj plynulý prejazd cez hranice, keďže colné vybavenie vlakov sa zabezpečuje už v termináloch, kde sa vykonáva prekládka tovaru (považované ako colný pohraničný úrad). Pozitívum, ktoré vyplýva zo zapojenia železničnej dopravy do kombinovanej dopravy je aj odľahčenie cestnej siete, čo v konečnom dôsledku znamená zníženú nehodovosť, hluk a zníženie emisií. Okrem spomínaných faktorov sa zvyšuje aj bezpečnosť či plynulosť premávky.

Graf 2: Preprava tovarov prostredníctvom železničnej dopravy (v tis. ton)



Zdroj: vlastné spracovanie (<http://www.statistics.sk>)

¹⁶ Európska komisia pre Európu. *European agreement on important international combined transport lines and related installations (AGTC)*. [online]. Ženeva, 1991, Dostupné na: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/agtce.pdf>

Tieto výhody vplývajú na podiel tovarov prepravených železničnou dopravou pozitívne, no nie v dostatočnej miere. Na grafe č. 2 je vidieť, že od roku 2008 sa preprava tovarov zvýšila len mierne a prekročila hranicu 50 miliónov ton. Mierne rastúci trend za posledné roky sa zachoval aj v roku 2017. Hlavnými príčinami pomalého rastu, respektíve stagnácie sú vyššia cena za prepravu a nízka rýchlosť. Preto je potrebné aby ZSSK Cargo Slovakia a. s. prijalo opatrenia, ktoré zvýšia atraktivitu železničnej dopravy v porovnaní s cestnou dopravou a tým eliminovala presun zákazníkov zo železničnej dopravy na cestnú dopravu. Na druhej strane je potrebné povedať, že ku zvýšeniu atraktivity železničnej dopravy v rámci kombinovanej dopravy je nutná výstavba verejných terminálov, ktoré sú nevyhnutnou súčasťou takéhoto typu dopravy.

„Dlhodobým cieľom MDV SR je výstavba základnej siete verejných terminálov intermodálnej prepravy s cieľom zlepšiť prístup ku kvalitným terminálovým a logistickým službám. Na základe rozhodnutia EK¹⁷ vyplýva, že otázku budovania verejných terminálov na území SR bude možné opätovne otvoriť až po roku 2018, kedy MDV SR pripraví novú analýzu možností výstavby verejných terminálov intermodálnej dopravy. Poskytnutie verejnej finančnej pomoci pri výstavbe ďalších terminálov v budúcnosti bude podmienené novým rozhodnutím Komisie o štátnej pomoci.“¹⁸

1.5 Liberalizácia železničnej dopravy a jej zabezpečovanie súkromnými dopravcami

Poskytovanie služieb súkromnými dopravcami v segmente železničnej dopravy bolo od vzniku Slovenskej republiky v roku 1993 dlhodobo neprístupné. Osobnú a nákladnú dopravu zabezpečovali len štátni dopravcovia a v dôsledku toho sa narúšali pravidlá hospodárskej súťaže. Štátni dopravcovia nemali konkurenciu na trhu služieb, čo sa v konečnom dôsledku odrážalo v cenách. Ceny, ktoré určovala vláda vôbec neodrážali reálny dopyt a ponuku po službách železničnej dopravy. Tento faktor viedol k nižšiemu záujmu o vyžívanie železničnej dopravy a k presunu mnohých prepravcov na iný druh

¹⁷ Rozhodnutie EK (2013) 4423 zo dňa 17.7.2013 o štátnej pomoci SA.34369 – 2013/C Výstavba a prevádzka verejných terminálov intermodálnej dopravy

¹⁸ MDV SR - *Operačný program Integrovaná infraštruktúra*. [online]. Bratislava, 2017, [cit. 2018-02-02] Dostupné na: https://www.opii.gov.sk/download/d/4-0/opii_4_0.pdf

opravy. Treba podotknúť, že v danom období došlo k masívnej podpore rozvoja cestnej infraštruktúry.¹⁹

Situácia sa začala zlepšovať prostredníctvom liberalizácie služieb železničnej dopravy. Na úrovni Európskej únie boli prijaté nové legislatívne opatrenia, ktoré podporili proces liberalizácie a pomocou ekonomických nástrojov bol sprístupnený trh služieb aj pre súkromných (neštátnych) dopravcov.

Dôvody, ktoré viedli k liberalizácii železničnej dopravy:

- prepravné výkony na nízkej úrovni
- nízka efektívnosť železničnej dopravy
- nízka kvalita technologickej vybavenosti
- vysoké ceny
- kvalita poskytovaných služieb na nízkej úrovni
- odliv dopravcov zo železničnej dopravy na iné druhy dopravy
- vysoké fixné náklady

Hlavné ciele, ktoré sa prostredníctvom liberalizácie majú dosiahnuť:

- vnútorná konkurencieschopnosť v rámci železničnej dopravy
- zvýšenie kvality služieb
- cenová konkurencieschopnosť v porovnaní s inými druhmi dopravy
- podpora eliminácie negatívnych externých nákladov plynúcich z dopravy
- zabezpečenie nižších verejných výdavkov²⁰

„Železničná infraštruktúra bola prevádzkovaná nediskriminačným spôsobom pre všetkých dopravcov. V roku 2017 boli tieto služby poskytnuté 42 dopravcom, a to:

- 6 dopravcom osobnej dopravy
- 36 dopravcom nákladnej dopravy“²¹

Tabuľka č. 2: Počet železničných dopravcov na Slovensku za roky 2009 - 2015

Počet dopravcov									
Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Počet	30	31	38	41	41	43	42	37	42

Zdroj: Výročné správy ŽSR

¹⁹ TOMOVÁ, Anna.: *Modely štrukturálnej reformy železníc*. EDIS vydavateľstvo ŽU, 2010. ISBN 978-80-554-0188-1

²⁰ PIETRANTONIO DI, Loris. PELKMANS, Jacques. 2004. *The Economics of EU Railway Reform*. Journal of Network Industries. [online]. Dostupné na: <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/178359170400500304>

²¹ Výročná správa ŽSR 2017, [cit. 2018-02-04] Dostupné na: <https://www.zsr.sk/files/o-nas/vyroczne-spravy/vyrocnasprava2017.pdf>

V nasledujúcej časti sú charakterizovaní traja súkromní prepravcovia, ktorí realizujú osobnú dopravu (RegioJet, a. s., Leo Express, a. s., Arriva Slovakia a. s.) a dvaja súkromní prepravcovia poskytujúci výkony v rámci nákladnej dopravy (PSŽ, a. s., Express Group a. s.).

1.5.1. Osobná doprava

RegioJet, a. s.

RegioJet, akciová spoločnosť (ďalej len RegioJet), ktorá sídli v Bratislave vznikla v roku 2012 ako sesterská spoločnosť Českej spoločnosti RegioJet. Ide teda o súkromného osobného dopravcu z Českej republiky, ktorý ponúka dopravné služby v cestnej a železničnej doprave na Slovensku.²²

RegioJet začal prevádzku železničnej na Slovensku od 4. marca 2012 na trase Bratislava – Dunajská Streda – Komárno. Túto trasu spoločnosť získala na základe verejného obstarávania a zmluvy, ktorú podpísala na deväť rokov s Ministerstvom dopravy a výstavby SR. Modernizácia trate bola dotovaná z Operačného programu doprava v hodnote približne 8,4 milióna eur²³ ročne. RegioJet svojou prevádzkou nahradil dovtedajšieho štátneho dopravcu ZSSK. Hneď v prvom roku prepravila spoločnosť 1,25 milióna cestujúcich na tejto trase.

Spoločnosť koncom roka 2014 začala prevádzkovať vlaky na severnej trase Bratislava – Košice bez akýchkoľvek dotácií a na vlastné riziko. Kvalita služieb poskytovaných dopravcom v porovnaní so službami štátneho dopravcu bola neporovnateľne na vyššej úrovni. Zavedením bezplatnej dopravy na Slovensku štátnym dopravcom ako aj spätným zavedením IC rýchlikov na trati Košice – Bratislava RegioJet prišiel o veľké množstvo zákazníkov. Pre komerčnú nedotovanú spoločnosť to znamenalo rapídny pokles a straty. Prevádzka na tejto trati bola ukončená k 31.1.2017, kedy spoločnosť ohlásila odchod. Dôvodom bola vysoká stratovosť a nesplnenie požiadaviek, ktoré žiadala spoločnosť RegioJet od ministerstva dopravy SR. Strata k 31.12.2016 dosiahla výšku 4,8 milióna eur.²⁴

²² RegioJet, a. s., *Ako to všetko začalo*. [online]. Dostupné na: <https://www.regiojet.sk/o-nas/nas-pribeh/>

²³ Dodatok č. 11 k Zmluve o dopravných službách vo verejnom záujme pri prevádzkovaní osobnej dopravy na železničnej trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno, Údaj za rok 2017

²⁴ Účtovná závierka RegioJet, a. s. zostavená k 31.12.2016

LEO Express a. s.

LEO Express a. s. je česká spoločnosť (železničná a autobusová), ktorá prevádzkuje IC vlaky v Českej republike od roku 2012. Na Slovensku začal svoju prevádzku v spolupráci so ZSSK v decembri 2014 na trati Praha – Ostrava – Košice.²⁵ Aktuálne premáva dva krát (ráno a večer) z Košíc a dva krát (ráno a večer) z Prahy. V súvislosti s nočnými spojmi na tejto trase, Leo Express spolupracuje s bezpečnostnou službou z dôvodu eliminovania nebezpečenstva vo vlakoch. Od 12. decembra 2017 začal LEO Express ponúkať priamy spoj z Prešova do Prahy. Vlak z Košíc tak bude zastavovať aj v Prešove a následne pokračovať ďalej po svojej trase až do Prahy.

Leo Express v roku 2017 skončil so stratou 2.5 milióna eur, ktorá bola spôsobená úpravou vlakov v Poľsku, nehodou v Přerove a nákladmi na rozvoj spoločnosti.

Arriva Slovakia a. s.

Arriva Slovakia a. s. (ďalej len Arriva) je spoločnosť pôsobiaca na území Slovenska od roku 2008. Patrí medzi najsilnejšie súkromné spoločnosti v autobusovej doprave na Slovensku. Začiatkom roka 2016 Arriva spustila svoju prvú linku v rámci vlakovej dopravy na trase Praha – Trenčín a späť. V decembri tohto roku sa rozhodla predĺžiť vlakové spojenie až do Nitry. Dopravca tak zabezpečil prepojenie mnohých významných slovenských miest s metropolou Českej republiky. Na trase premáva jeden pár súpravy každý deň a cez víkendy dva páry. Arriva vo svojich vlakoch ponúka rôzne služby ako napríklad detská zóna, oddychová zóna so zákazom telefonovania, mini bar a rôzne iné služby, ktoré pomáhajú dopravcovi prepraviť každý rok viac a viac ľudí.²⁶ Aj napriek nárastu tržieb o 101 %, spoločnosť v roku 2016 zaznamenala pokles zisku o 40 % na 858 564 €.

1.5.2. Nákladná doprava

Železničnú nákladnú dopravu na Slovensku v porovnaní s osobnou dopravou, vykonáva niekoľko krát väčšie množstvo súkromných spoločností. Tieto spoločnosti možno rozdeliť do dvoch skupín:

- Stavebné spoločnosti (Železničné stavby, a. s., Elektrizácia železníc Kysak, a. s., Železničné stavebníctvo Bratislava, a. s. a iné)

²⁵ Výročná správa Leo Express, a. s., Dostupné na:

https://www.le.cz/pdf/vyrocni_zpravy/leo_express_vyrocni_zprava_2014.pdf

²⁶ Arriva Slovakia, a. s., Dostupné na: https://arriva.sk/doprava/#vlakova_doprava

- Klasické súkromné spoločnosti (METRANS Rail s. r. o., PSŽ, a. s., Express Group a. s. a iné)

Stavebné spoločnosti zabezpečujú proces modernizácie železničných tratí (elektrifikácia, rekonštrukcia nástupíšť, prestavba tratí na vysokorýchlostné trate ŽSR a pod.), výstavbu železničných koridorov a dopravu poskytujú vlastnými dopravnými prostriedkami. Zároveň je potrebné povedať, že ich objem výkonov závisí od modernizačných či stavebných prác v rámci železničnej siete na Slovensku.

Medzi klasické súkromné spoločnosti možno zaradiť dopravcov, ktorí sa zameriavajú na široké spektrum služieb (zasielateľská, špedičná, logistická či prenajímanie). Svoje služby na železničnom trhu ponúkajú rôznym prepravcom a tak si vzájomne konkurujú.²⁷

Oblasť nákladnej dopravy v rámci železničnej dopravy je na Slovensku plne liberalizovaná. To znamená, že štát ju žiadnym spôsobom nedotuje a okrem štátneho ZSSK CARGO dopravu tu pôsobí ešte 31 iných nákladných dopravcov.

Prvá Slovenská železničná, akciová spoločnosť (PSŽ, a. s.)

PSŽ, a. s. je slovenskou súkromnou železničnou spoločnosťou, ktorá bola založená v roku 2003. Pôsobí aj na území Českej republiky, Poľska a Maďarska. Poskytuje rôzne služby, medzi ktoré môžeme zaradiť:

- Vnútroštátna preprava materiálov, surovín a výrobkov pre zákazníka vlastnými železničnými prostriedkami (rušne + vozne + obsluha)
- Doprava železničných zásielok na medzinárodnej úrovni v režime tranzit vlastnými železničnými prostriedkami bez výmeny hnacieho koľajového vozidla na tratiach Slovenska, Česka a Maďarska
- Kontajnerová doprava do Maďarska
- Preprava hotových osobných a nákladných automobilov
- Preprava kvapalných palív a chemických výrobkov (ropa a výrobky z nej)
- Medzinárodná a vnútroštátna preprava dreva a drevených výrobkov

²⁷ MENDROŠOVÁ, Katarína – MAŠEK, Jaroslav, *Súkromní dopravcovia na železničnom dopravném trhu v SR a EÚ*. [online]. Dostupné na: http://www.itregcep.cz/media/65434/ma_ek_mendro_ov__2010.pdf

- Prekládka materiálov, surovín a výrobkov z normálnej trate na širokorozchodnú trať a opačne v Čiernej n/Tisou
- Rôzne iné²⁸

Spoločnosť PSŽ, a. s. v roku 2016 zaznamenala stratu vo výške takmer 1 mil. €. Celkovo jej tržby poklesli o 7 % na 16,88 mil. €. ²⁹

Express Group a. s.

Ako súkromný dopravca v železničnej doprave poskytuje Express Group a. s. veľké množstvo služieb (špedícia, logistika, prenájom vozňov a iné) v rámci Slovenskej či Českej republiky. Spoločnosť ponúka služby aj prostredníctvom cestnej dopravy a zákazník má možnosť zvoliť si aj druh kombinovanej dopravy.

Spoločnosti Express Group, a. s. v roku 2016 poklesol celkový zisk o 34 % na úroveň 0,76 mil. €. Tržby spoločnosti v roku 2016 poklesli o 19 % v porovnaní s predchádzajúcim rokom na úroveň takmer 72 mil. €. ³⁰

1.6 Rozvoj železničnej dopravy Slovenskej republiky do roku 2020

Rozvoj železničnej dopravy v rámci dopravnej infraštruktúry prispieva k zabezpečeniu trvalo udržateľného rozvoja. Dopravná sieť a služby v doprave sa vo všeobecnosti pokladajú za kľúčové faktory, ktoré ovplyvňujú rozvoj cestovného ruchu, elimináciu rozdielnosti medzi regiónmi či prílev zahraničných investícií. V minulom programovom období 2007 - 2013 v rámci Operačného programu doprava sa v segmente železničnej dopravy podarilo zmodernizovať 80 km železničných tratí (napr. Nové Mesto nad Váhom – Púchov) a zrealizovať nákup 100 nových a zmodernizovaných regionálnych vlakov.

V súčasnosti je Slovenská republika v programovom období 2014 – 2020, na základe ktorého môže využiť možnosť čerpania finančných prostriedkov na modernizáciu a rozvoj dopravnej siete a služieb v doprave z európskych štrukturálnych a investičných fondov.

²⁸ Prvá Slovenská železničná, a. s., Dostupné na: <http://www.psz.sk/profil-firmy/>

²⁹ Prehľad finančných ukazovateľov PSŽ, a. s. Dostupné na: <https://finstat.sk/35858664>

³⁰ Prehľad finančných ukazovateľov Express Group a. s. Dostupné na: <https://finstat.sk/35795123>

Dokumenty, ktoré sú dôležité pre toto programové obdobie:

- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020
- Partnerská dohoda SR na roky 2014 - 2020

Možnosti čerpania finančných prostriedkov z týchto fondov podrobne definuje Operačný program Integrovaná infraštruktúra, ktorá tvorí základný dokument v rokoch 2014 – 2020 pre čerpanie finančnej pomoci z fondov EÚ. V rámci OPII sa v danom programovom období plánuje zmodernizovať ďalších 110 km železničných tratí, nákup 35 nových vlakov (súprav) – diesel-motorové a elektrické.

„Globálnym cieľom OPII je podpora trvalo udržateľnej mobility, hospodárskeho rastu, tvorby pracovných miest a zlepšenie podnikateľského prostredia prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry, rozvoja verejnej osobnej dopravy a rozvoja informačnej spoločnosti.“³¹

Rozvoj železničnej dopravy v rámci dopravnej infraštruktúry SR počas obdobia 2014 – 2020 je podobnejšie rozobratý a charakterizovaný v základnom strategickom dokumente SR pod názvom „*Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020*“. Dokument podrobnejšie rozoberá problémy súvisiace s dopravnou infraštruktúrou a potreby, ktoré sú dôležité pre elimináciu jednotlivých problémov. Predstavuje prvú fázu prípravy dopravnej sektorovej stratégie.

„Na rozvoj dopravnej infraštruktúry je potrebné hľadiť nielen ako na výdavok položku, ale zároveň aj ako na príjmovú položku, nakoľko výstavba a modernizácia dopravnej infraštruktúry je vzhľadom na preukázateľné multiplikačné efekty nástrojom na podporu hospodárskeho rastu, tvorby nových pracovných miest a zvyšovanie konkurencieschopnosti štátu a jeho regiónov.“³²

V roku 2016 bola zverejnená druhá fáza stratégie rozvoja dopravy do roku 2030 pod názvom „*Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030*“. Ide o dokument

³¹ MDV SR - *Operačný program Integrovaná infraštruktúra*. [online]. Bratislava, 2017, [cit. 2018-02-07] Dostupné na: https://www.opii.gov.sk/download/d/4-0/opii_4_0.pdf

³² MDV SR – *Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020* [online]. Bratislava, [cit. 2018-02-06] Dostupné na: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=160211>

dlhodobého charakteru, ktorého cieľom je efektívne nasmerovať rozvoj dopravného sektora a určiť spôsoby, ktorými sa budú realizovať rozvojové vízie.

Na základe strategického plánu je dôležité spomenúť, že pre naplnenie stanovených cieľov bude nevyhnutné viaczdrojové financovanie prostredníctvom štátneho rozpočtu, fondov EÚ počas programového obdobia 2014 – 2020, úverov a iných.

Opis aktuálneho stavu v oblasti verejnej osobnej a nemotorovej dopravy je podrobne rozobratý v dokumente „*Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020*“. Prioritou tohto dokumentu je charakterizovať problémy a stanoviť ciele pre jednotlivé druhy dopravy. Stratégia sa podrobnejšie zameriava na dopravu z regionálneho a miestneho hľadiska.

Posledným dôležitým dokumentom v rámci rozvoja dopravy, v ktorej je podrobne charakterizované využívanie európskych štrukturálnych a investičných fondov v období 2014 – 2020. V tejto dohode sa definujú priority a stratégia pre efektívne a účinné využitie finančných prostriedkov vo výške 15,3 mld EUR od roku 2014 na obdobie 10 rokov.³³

1.6.1. Problémy a potreby železničnej dopravy

Ako hlavné problémy železničnej dopravy na základe dokumentu „*Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020*“ boli stanovené:

- Relatívne nízky dopyt po nákladnej a osobnej doprave
- Vybavenosť, parametre, stav železničnej siete

Rozvoj nákladnej dopravy úzko súvisí s automobilovým (VW, Kia Motors), oceliarskym (U.S. Steel) či magnezitovým priemyslom (magnezitové lomy v oblasti stredného Slovenska). Automobilový priemysel (preprava áut) sa vo veľkej miere realizuje prostredníctvom nákladnej železničnej dopravy. Pri preprave sa kladú na prepravcu vysoké nároky a požiadavky. Možné zníženie kvality by mohlo spôsobiť prechod prepravy áut zo železničnej dopravy na cestnú dopravu. V oblasti oceliarskeho priemyslu má pre železničnú dopravu veľký význam spoločnosť U. S. Steel vo východnej časti Slovenska. Na výrobu ocele je potrebné dovážať rudu a čierne uhlie zo zahraničia, čo významným spôsobom napomáha železničnej nákladnej doprave. Rizikom v tomto prípade by mohlo byť zníženie výroby ocele alebo možné zrušenie prevádzky výrobcu, o ktorej sa

³³ PARTNERSKÁ DOHODA Slovenskej republiky na roky 2014 – 2020, [cit. 2018-02-06] Dostupné na: <http://www.partnerskadohoda.gov.sk/zakladne-dokumenty/>

v súčasnosti často diskutuje. Rizikovým faktorom v tomto prípade by mohla byť aj zmena dodávateľov jednotlivých komodít na výrobu ocele.

Z pohľadu prepravných výkonov v rámci osobnej železničnej dopravy má rozhodujúci význam hlavne diaľková trasa Bratislava – Žilina – Košice. Znížený dopyt v tomto segmente železničnej dopravy je spôsobený nevyhovujúcou vybavenosťou staníc, kvalitou prepravných železničných vozidiel, či nedostatočnou prepojenosťou železničnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy.

Problémy súvisiace s technickou vybavenosťou a parametrami ovplyvňujú vo veľkej miere dopyt po železničnej doprave. Prvým problémom je nespĺňanie požadovaných technických parametrov na niektorých tratiach nadradenej železničnej siete TEN-T. Druhý problém sa týka chýbajúcej elektrifikácie na jednom z hlavných ťahov železničnej siete (Zvolen – Rožňava – Haniska pri Košiciach) a na trati Devínska Nová Ves – Marcheg (hranica Slovenska s Rakúskom). V rámci vybavenosti železničnej siete je veľkým nedostatkom z hľadiska bezpečnosti pre cestujúcich absencia nástupíšť s pevnou hranou s bezbariérovým prístupom mimo koľajníc (perón).

Nepriaznivý technický stav železničnej siete je všeobecne známy a týka sa celého územia v rámci Slovenska. Veľké množstvo tratí a zariadení je vo veľkej miere zastarané. Prejavom tohto problému sú časté obmedzenia rýchlosti na trati alebo dlhé intervaly pri križovaní jednotlivých vlakov v stanici.

1.6.2. Ciele a vízie železničnej dopravy v rokoch 2014 – 2020

Pre zabezpečenie eliminácie spomínaných problémov v predchádzajúcej časti je potrebné, aby sa v rámci železničnej dopravy stanovili vízie, ciele a následne nástroje a spôsoby, prostredníctvom ktorých sa tieto ciele majú dosiahnuť. Pre programové obdobie 2014 – 2020 sa pre segment železničnej dopravy stanovili nasledujúce tri vízie:

1. „Rovnováha medzi prepravným dopytom a dopravnou ponukou
2. Rovnováha medzi dopravným dopytom a infraštruktúrnou ponukou
3. Vytvorenie podmienok pre riadne fungovanie železnice“³⁴

V druhej fáze stratégie rozvoja dopravy do roku 2030 sa za hlavnú víziu stanovil „udržateľný integrovaný multimodálny dopravný systém, ktorý plní hospodárske, sociálne

³⁴ MDV SR – *Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020* [online]. Bratislava, [cit. 2018-02-06] Dostupné na: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=160211>

a environmentálne potreby spoločnosti a prispieva k plnej integrácii Slovenskej republiky v rámci európskeho hospodárskeho priestoru.“³⁵

Vízie, ktoré boli stanovené sa budú realizovať prostredníctvom dosahovania čiastkových strategických cieľov, medzi ktoré boli zaradené:

1. „Kvalitná a konkurencieschopná železničná doprava – osobná
2. Kvalitná a konkurencieschopná železničná doprava – nákladná
3. Bezpečná a moderná železničná infraštruktúra
4. Ekonomicky udržateľná železnica
5. Efektívna organizácia a plánovanie rozvoja železnice“³⁶

Kvalitná a konkurencieschopná železničná doprava – osobná

Zámerom prvého cieľa je vybudovanie systému v segmente osobnej železničnej dopravy, ktorý bude kvalitný a atraktívny. V rámci tejto úlohy sa stanovili priority predovšetkým v oblastiach týkajúcich sa zvýšenia komfortu pre cestujúcich, kvalitnejšieho vybavenia staníc, zastávok, vozového parku, informačných systémov. V tejto súvislosti možno za rozhodujúce považovať nasledujúce priority:

- Posilnenie kvality dopravy a infraštruktúry v oblastiach, kde je to perspektívne
- Znižovanie prevádzok na neperspektívnych tratiach
- Dosahovať sieťový efekt a nadväznosť v diaľkovej železničnej doprave

Posledná priorita sa týka zavedenia nového systému ITCP – Integrovaný taktový cestovný poriadok. Systém je založený na pravidelných prestupových väzbách a intervaloch daných spojov (prepojený s autobusovou dopravou).

Kvalitná a konkurencieschopná železničná doprava – nákladná

Cieľ sa zameriava na podporu rozvoja nákladnej dopravy. Prvou prioritou v segmente nákladnej dopravy je spoľahlivá nákladná doprava. Táto priorita kladie dôraz

³⁵ MDV SR – *Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030* [online]. Bratislava, [cit. 2018-02-07] Dostupné na: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=213979>

³⁶ MDV SR – *Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020* [online]. Bratislava, [cit. 2018-02-07] Dostupné na: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=160211>

na kontinuálne zvyšovanie spoľahlivosti, ktorá je v súčasnosti na nízkej úrovni. Taktiež sa zameriava na využitie kombinovanej (intermodálnej) dopravy. Tu je ale potrebné vytvorenie nových terminálov, ktoré sa využívajú pri danom type dopravy. Druhou prioritou, ktorá je zahrnutá v rámci tohto cieľa je optimalizácia miest pre vznik a rozpad záťaže.

Bezpečná a moderná železničná infraštruktúra

Základom tohto cieľa je zvýšiť údržbu všetkých tratí, ktoré sú v prevádzke na dostatočnú úroveň a modernizovať železničné trate, ktoré sa radia medzi dôležité v rámci železničnej siete na Slovensku. V rámci tohto cieľa sa stanovilo 4 priorit:

- Dodržiavanie požiadaviek na tratiach v prevádzke s cieľom dosiahnutia požadovanej bezpečnosti užívateľov na vysokej úrovni
- Modernizovať trate na vysoko využívaných železničných tratiach (TEN-T)
- Modernizáciou zabezpečiť znižovanie negatívneho vplyvu na životné prostredie (elektrifikácia)
- Znižovanie nebezpečenstva cestujúcich a účastníkov železničného procesu formou modernizácie zabezpečovacích zariadení, elimináciou chýb ľudského faktora, peronizáciou nástupíšť.

Ekonomicky udržateľná železnica

Hlavným zámerom tohto cieľa je dosiahnutie čo najvyššej efektívnosti projektov, ktoré sú predmetom schvaľovacieho procesu v programovom období 2014 – 2020. Cieľ je zameraný aj na zabezpečovanie efektívnosti využitia celej železničnej infraštruktúry. Dosiahnutie cieľa je postavené na niekoľkých prioritách:

- Zlepšenie celkovej využiteľnosti infraštruktúry v železničnej doprave, ktorá má slúžiť na prevádzkové účely dopravy na dráhe
- Náklady a ich optimalizácia (súčasťou aj predchádzajúceho obdobia) – ide predovšetkým o náklady na opravy, údržbu, riadenie dopravy, výška nákladov investičného charakteru na rozvojové projekty

- Efektívnosť pri realizácii rozvojových projektov - spočíva v dosahovaní takej miery celospoločenských prínosov z realizovaných projektov, ktorá zabezpečí čistý prínos z ich financovania v danom programovom období.

Efektívna organizácia a plánovanie rozvoja železnice

Na dosiahnutie efektívnosti v organizácii a plánovaní v rámci rozvoja železničnej infraštruktúry je nevyhnutné identifikovať vhodné podmienky. Priority, ktoré sa stanovili na dosiahnutie tohto strategického cieľa sú:

- Legislatívny rámec železničnej infraštruktúry Slovenskej republiky na úrovni Európskej únie – vytvárať také legislatívne podmienky, ktoré umožnia plynulý priebeh prevádzky železničnej infraštruktúry bez zbytočných nákladov spôsobených prísnyimi normami
- Efektívnosť počas prípravného procesu rozvojových projektov

„Od prvej fázy plánovania rozvojového projektu až po jeho realizáciu je nutné mať na pamäti tri základné aspekty, ktorými sú potrebnosť (dopravná a spoločenská), priechodnosť (územná a environmentálna) a uskutočniteľnosť (finančná a ekonomická). Úspešná realizácia projektu je podmienená splnením všetkých troch hľadísk po celú dobu prípravy projektu. Úlohou koordinácie prípravy projektov je naplánovanie finančných prostriedkov na realizáciu a plánovanie len takých projektov, ktoré bude možné financovať a realizovať. Dôraz je nutné od začiatku klásť na voľbu vhodného variantu riešenia projektu.“³⁷

1.6.3. Opatrenia potrebné na splnenie strategických cieľov a vízií

Pre splnenie strategických cieľov a vízií, ktoré boli stanovené v programovom období 2014 - 2020, je potrebné si zadať potrebné opatrenia. Opatrenia vytvárajú strategické možnosti, na základe ktorých je možné riešiť jednotlivé čiastkové problémy a potreby definované v predchádzajúcej časti. Spolu tak priamo prispievajú k naplneniu jednotlivých strategických cieľov a slúžia ako vstupný faktor pri návrhu konkrétneho projektu. Každé jedno opatrenie v rámci svojej oblasti pôsobenia je priamo naviazané na konkrétny strategický cieľ.

Opatrenia je možné rozdeliť do šiestich oblastí podľa prístupu:

³⁷ MDV SR – *Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry 2020* [online]. Bratislava, [cit. 2018-02-09] Dostupné na: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=160211>

Systémová oblasť (opatrenia platia pre celý dopravný sektor, vznikajú na základe analýz opakujúcich sa problémov z jednotlivých segmentov dopravy)

- realizácia multimodálneho modelu dopravy pre efektívne plánovanie a rozvoj dopravnej infraštruktúry, vytvorenie plánu na financovanie dopravnej infraštruktúry s dlhodobým charakterom z dôvodu nedostatku finančných prostriedkov

Oblasť prevádzky

- prepracovanie a zdokonaľovanie integrovaného taktového cestovného poriadku (ITCP) v osobnej doprave pre odstránenie nedostatku v systéme uzlových väzieb
- eliminácia súbehov železničnej dopravy s autobusovou dopravou a následné zabezpečenie nadväznosti na autobusovú dopravu
- zmena v grafikone verejnej dopravy za účelom obmedzenia kapacitných nedostatkov, prípadné navýšenie kapacity na tratiach prostredníctvom zmien v železničnej infraštruktúre
- zabezpečenie rozsahu dopravy podľa dopytu, zabezpečiť prevádzku dopravy v úsekoch s vysokým zaťažením, kde je to perspektívne
- znižovanie celkových nákladov na riadenie prevádzky prostredníctvom nahradenia zamestnancov technologickými zariadeniami

Organizačná oblasť

- obnova vozového parku, ktorá je veľmi dôležitým opatrením v rámci železničnej osobnej, ale aj nákladnej dopravy (týka sa manažéra železničnej infraštruktúry ale aj konkrétnych dopravcov)
- zosúladenie koncepcií pri objednávaní dopravy, spočívajúc v koordinácii objednávok jednotlivých druhov dopravy s cieľom zvýšiť podiel verejnej osobnej dopravy v pomere s individuálnou automobilovou dopravou

Oblasť infraštruktúry

- modernizácia a výstavba novej traťovej siete pre zabezpečenie zvýšenia príjmov, či zníženia nákladov na dodržanie noriem a splnenie technických či kvalitatívnych parametrov, modernizácia siete TEN-T, revitalizácia tratí a staníc (technické a kvalitatívne parametre železničnej siete vrátane staníc a zariadení na viacerých miestach, momentálne nespĺňajú požadované normy)
- Racionalizácia spojená s úsporou nákladov na prevádzku (zrušenie neperspektívnych traťových úsekov, diaľkové riadenie prevádzky železničnej infraštruktúry)
- Druhou možnosťou je racionalizácia, kde by mohlo dôjsť k úspore nákladov na prevádzku. Ide napríklad o zrušenie neperspektívnych traťových úsekov.

Environmentálna oblasť

- Zachovávať železničnú dopravu ako najekologickejšej spôsob dopravy prostredníctvom elektrifikácie na tratiach s vysokým zaťažením, elimináciou starých záťaží na prostredie alebo výstavbou protihlukových prvkov

Bezpečnostná oblasť

- Zaistenie bezpečnosti na železničných priecestiach prostredníctvom zabezpečovacích zariadení na priecestiach bez nich, dodaním závor na priecestia zabezpečené len svetelnou signalizáciou, vytvorením mimoúrovňového kríženia, redukcie málo využívaných priecestí

2 Cieľ práce

Hlavným cieľom diplomovej práce je poukázať na vplyv podpory rozvoja a modernizácie železničnej dopravy z verejných zdrojov počas dvoch programových období 2007 – 2013 a 2014 – 2020. Prvé programové obdobie bolo úspešne ukončené a vyčlenené zdroje z európskych štrukturálnych fondov prostredníctvom Operačného programu Doprava boli naplno vyčerpané. Druhé programové obdobie ma do ukončenia ešte 2 roky. Na splnenie hlavného cieľa sme si preto stanovili čiastkové ciele.

Prvým čiastkovým cieľom je analýza hospodárenia spoločnosti Železnice Slovenskej republiky, ktorý pôsobí ako správca a manažér celej železničnej siete na Slovensku prostredníctvom vybraných merateľných ukazovateľov. Spomenúť môžeme napríklad výsledok hospodárenia, výkony dopravcov v rámci železničnej infraštruktúry, nehodovosť, mieru investičného rozvoja, efektívnosť investícií a iné. Na základe analýzy vybraných ukazovateľov sme zhodnotili dosahované efekty z financovania železničnej dopravnej infraštruktúry počas dvoch programových období.

Sekundárnym čiastkovým cieľom diplomovej práce je aj analýza dvoch štátnych poskytovateľov prepravných služieb – Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (osobná doprava) a Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (nákladná doprava). V tejto súvislosti sme sa zamerali na výsledok hospodárenia spomínaných ekonomických subjektov.

Posledným čiastkovým cieľom diplomovej práce je zhodnotenie stavu čerpania finančných prostriedkov prostredníctvom operačných programov na podporu vývoja a modernizácie železničnej dopravy na Slovensku. Následnou analýzou ukazovateľa prevádzkovej nákladovosti a efektívnej investičnej činnosti troch spomínaných poskytovateľov železničných služieb sme poukázali na možné vplyvy

Dosiahnutím čiastkových cieľov a následne hlavného cieľa sme nakoniec v závere diplomovej práce odpovedali na stanovené hypotézy:

1. Podporou vývoja a modernizácie z verejných zdrojov došlo k znižovaniu prevádzkových nákladov spoločnosti ŽSR ako aj u jednotlivých dopravcov (ZSSK CARGO, ZSSK Slovakrail), kde je možné pozorovať oneskorený efekt.

2. Modernizácia železničnej infraštruktúry prostredníctvom investičnej činnosti správcu železničnej infraštruktúry má výrazný vplyv na investičné aktivity jednotlivých dopravcov.

3 Metodika práce, metódy skúmania

Pre dosiahnutie čiastkových cieľov a následne hlavného cieľa, ktoré sme si zadefinovali v predchádzajúcej kapitole bolo potrebné využiť niekoľko metód. Na to aby sme sa oboznámili s danou problematikou bolo potrebné zhromaždiť a preštudovať odbornú literatúru (knižné zdroje, články, strategické dokumenty a iné) a následne sme získané vedomosti sme použili pri vypracovávaní teoretickej časti diplomovej práce. Základné poznatky vývoja a histórie železničnej dopravy na Slovensku sme čerpali z knižných zdrojov. Pri vypracovávaní časti vývoja železničnej dopravy do roku 2020 v rámci teoretickej časti sme často využívali internetové zdroje kvôli aktuálnosti informácií.

Metódy, ktoré sme použili pri dosahovaní čiastkových cieľov a následne hlavného cieľa boli analýza, dedukcia, syntéza, zber poznatkov a informácií a konečná komparácia získaných dát. Počas analýzy sme pracovali s údajmi z rokov, kedy Slovenská republika ešte nebola členom Európskej únie. Preto bolo potrebné prepočítať údaje zo slovenských korún na súčasnú menu euro konverzným kurzom (30,126).

Informácie a dáta potrebné na dosiahnutie cieľov sme čerpali z výročných správ Železníc Slovenskej republiky, Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s., Železnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s. a operačných programov Doprava a Integrovaná infraštruktúra za dané sledované obdobie. Hodnoty jednotlivých merateľných ukazovateľov potrebných pre hodnotiace procesy v rámci tejto záverečnej diplomovej práce boli čerpané z výročných správ. Výsledky hodnotenia hospodárenia a výkonov jednotlivých poskytovateľov železničných služieb sme následne prostredníctvom syntézy spracovali do grafov a tabuliek.

Pre dosiahnutie posledného čiastkového cieľa sme využili metódu komparácie, kde sme porovnávali získané údaje z výročných dát jednotlivých spoločností, sme na základe analýzy dosahovaných efektov potvrdili alebo vylúčili vplyv podpory modernizácie a vývoja železničnej infraštruktúry na prevádzkovú nákladovosť a investičnú činnosť samotného správcu železničnej infraštruktúry a poskytovateľov osobnej a nákladnej železničnej dopravy.

Na základe vypracovanej analýzy vybraných ukazovateľov spoločností a operačných programov sme mohli stanovené hypotézy v predchádzajúcej kapitole prijať alebo zamietnuť.

4 Výsledky práce a diskusia

4.1 Aktuálna situácia v rámci železničnej dopravy na Slovensku

Kvalita služieb železničnej dopravy sa za posledných 10 rokov výrazne zlepšila v dôsledku rozsiahlych investícií, ktoré sa zameriavali hlavne na modernizáciu vozového parku železníc (rušne, vagóny), jednotlivých tratí, staníc, zariadení a iných. Modernizácia a rozvoj železničnej dopravy vo všeobecnosti má veľmi pozitívny vplyv napríklad na hospodárenie ekonomických subjektov pôsobiacich v rámci železničnej dopravy. Sprievodným javom spomínaného stavu je aj zvýšená bezpečnosť, pokles nehodovosti, nárast počtu prepravených osôb alebo nákladu ako aj pozitívny vývoj ostatných prevádzkových ukazovateľov. Dôležité je spomenúť, že na modernizáciu a rozvoj sú potrebné nemalé finančné prostriedky a samofinancovanie je pre jednotlivé spoločnosti (ŽSR, ZSSK CARGO, ZSSK Slovakrail) nemožné. Vzhľadom na finančnú náročnosť investícií pozitívne vplyvujúcich na rozvoj železničnej dopravy je nevyhnutné, aby tieto investície boli financované aj z verejných zdrojov. Najdôležitejšiu časť z týchto verejných zdrojov tvorí v súčasnosti nenávratná finančná pomoc z prostriedkov európskych štrukturálnych a investičných fondov. Tieto finančné prostriedky boli čerpané v programovom období 2007 – 2013 prostredníctvom Operačného programu Doprava a v súčasnosti prostredníctvom Operačného programu Integrovaná infraštruktúra.

V nasledujúcich častiach sa pozrieme na analýzu Železníc Slovenskej republiky, ktoré plnia úlohu správcu a manažéra železničnej infraštruktúry na Slovensku. Výsledkom tejto analýzy bude zhodnotenie rozvoja železničnej dopravy od roku 2007, kedy sa prijal strategický dokument OPD až po súčasnosť, kedy má železničná doprava možnosť na svoj rozvoj čerpať finančné prostriedky prostredníctvom strategického dokumentu OPII.

4.1.1. *Železnice Slovenskej republiky*

Železnice Slovenskej republiky ako správca železničnej infraštruktúry na Slovensku si za svoju hlavnú misiu v posledných rokoch stanovili štyri body:

1. Riadenie a rozvoj železničnej infraštruktúry na základe potrieb svojich zákazníkov
2. Zabezpečenie spoľahlivej a bezpečnej nákladnej a osobnej dopravy v rámci železničnej infraštruktúry

3. Ovplyvňovať dopravnú politiku v rámci SR a EÚ v prospech zvyšovania významu železničnej dopravy ako odvetvia národného hospodárstva, ktoré je ekologické a bezpečné
4. Zvyšovať konkurencieschopnosť voči iným manažérom železničnej dopravy a hlavne voči iným druhom dopravy (hlavne cestnej).

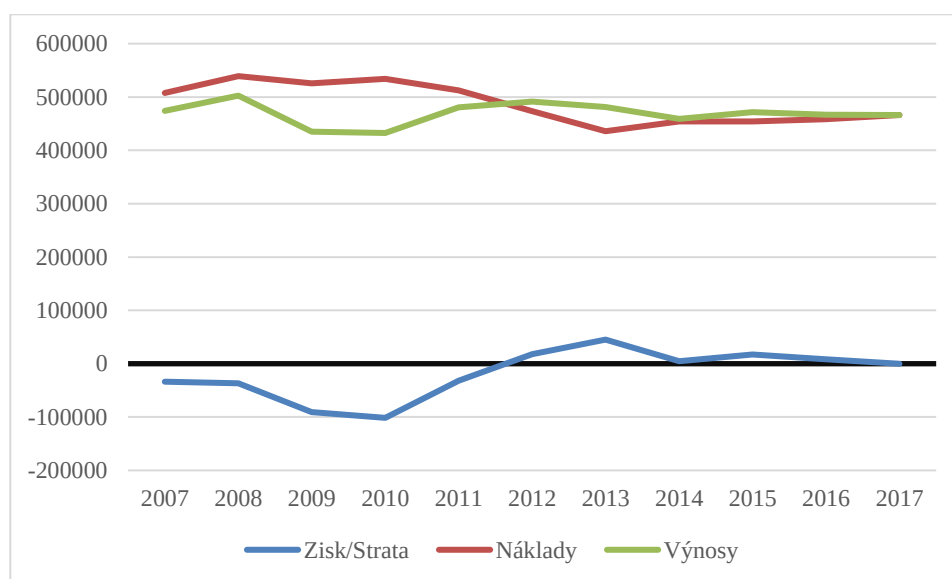
Medzi strategickými cieľmi Železníc Slovenskej republiky v posledných rokoch môžeme nájsť:

1. Moderná infraštruktúra
2. Efektívna údržba
3. Vyrovnané hospodárenie prípadne zisk
4. Efektívne riadenie dopravy
5. Efektívna správa interných procesov a železničnej infraštruktúry³⁸

Výsledok hospodárenia ŽSR

Výsledok hospodárenia ŽSR je dôležitý ukazovateľ, na základe ktorého môžeme posúdiť hospodárenie danej spoločnosti počas roka. Tento ukazovateľ je výsledok rozdielu medzi dosiahnutými výnosmi a vynaloženými nákladmi, na ktoré vplývajú rôzne faktory.

Graf 3: Výsledok hospodárenia ŽSR (v tis. eur)



Zdroj: vlastné spracovanie, dáta z Výročných správ ŽSR

³⁸ Výročná správa ŽSR 2017, Dostupné na: <https://www.zsr.sk/files/o-nas/vyrocnaspravy/vyrocnasprava2017.pdf>

Výsledok hospodárenia Železníc Slovenskej republiky sa počas prvých piatich rokov pohyboval v záporných číslach. Z grafu vidíme, že najväčšia strata bola dosiahnutá v roku 2010 vo výške viac ako 101 miliónov (plán na tento rok bola strata vo výške 120 miliónov). Príčinou tak vysokej straty boli napríklad nižšie dotácie zo štátneho rozpočtu na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry (dotácia na krytie straty a poplatku z prevádzky) alebo nižšie dopravné výkony ako prejav doznievajúcich dopadov globálnej ekonomickej krízy. V roku 2011 sa zaviedol nový systém pri spoplatňovaní železničnej infraštruktúry za jej použitie. Poplatky za použitie železničnej infraštruktúry sa pre nákladnú dopravu znížili o viac ako 50 % a v osobnej doprave o 10 %. Mnoho dopravcov pristúpilo k zmene obchodnej politiky v prospech železničnej dopravy a tým vytvoril priestor pre zvyšovanie konkurencieschopnosti oproti iným druhom dopravy (najmä cestnej). Ako finančnú kompenzáciu dopadov vyplývajúcich zo zníženia poplatkov pre používateľov železničnej infraštruktúry v roku 2013 schválila vtedajšia vláda opatrenie na konsolidáciu nákladnej železničnej dopravy, z ktorého plynula povinnosť zo strany štátu poskytnúť finančné prostriedky vo výške 67,5 milióna počas obdobia od 1. januára 2013 do 31. decembra 2016.³⁹ Vplyv na výsledok hospodárenia malo aj schválenie ozdravného plánu „Program revitalizácie železničných spoločností“. Išlo o program, ktorý mal zabezpečiť stabilný chod (ekonomický, technický, prevádzkový) železničného sektora plnením opatrení zo strany štátu ale aj jednotlivých spoločností. Následne sa pre tento rok plánovalo aj znižovanie nákladov, ktoré spočívalo v znižovaní spotrebovaných nákupov a služieb, znižovanie počtu zamestnancov a iné. Výsledkom bolo zníženie straty v roku 2011 o 70 miliónov v porovnaní z predchádzajúcim obdobím. Z grafu č. 3 môžeme ďalej vidieť, že výsledok hospodárenia sa dostal do kladných hodnôt v roku 2012 a takýto trend si spoločnosť zachovala až do súčasnosti. V roku 2014 výsledok hospodárenia opäť zaznamenal mierny pokles z dôvodu poklesu sumy zúčtovania opravnej položky k pohľadávke spoločnosti ZSSK CARGO oproti roku 2013 (58 miliónov), čo výrazne navýšilo náklady spoločnosti ŽSR. Toto zúčtovanie vyplýva z opatrenia, ktoré bolo prijaté vládou v roku 2013.⁴⁰ Za rok 2017 sa spoločnosti ŽSR podarilo dosiahnuť zisk vo výške 102 tisíc eur. Pokles výsledku hospodárenia v roku 2017 bol spôsobený realizáciou plánovaných nákladov vo vyššej výške ako v roku 2016. Plán pre rok 2017 bol vyrovnaný výsledok hospodárenia. Preto spoločnosť dosiahnutý zisk považuje za úspech.

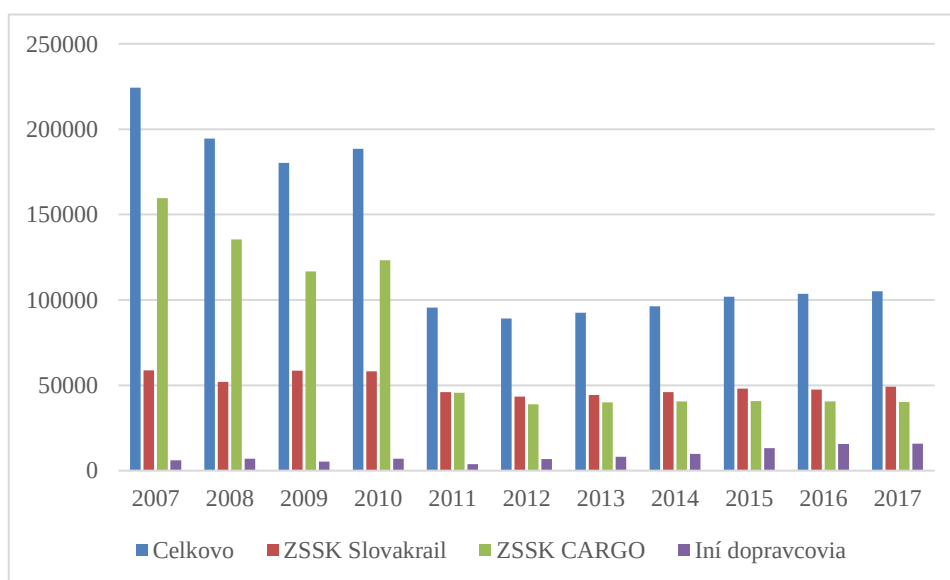
³⁹ Uznesenie vlády SR č. 390/2013 k Návrhu opatrení na konsolidáciu železničnej nákladnej dopravy SR

⁴⁰ Splatenie záväzku a úrokov z omeškania z nesplatennej časti zo strany ZSSK CARGO voči ŽSR vo výške 99.995.389,06 € do 17.12.2019 v jedenástich splátkach.

Poplatok za prístup k železničnej infraštruktúre

Od roku 2002 sa hlavným produktom predaja pre ŽSR stalo poskytovanie železničných tratí v rámci železničnej infraštruktúry. Poplatky, ktoré musia platiť ostatní dopravcovia za použitie železničných trás ovplyvňujú výnosy, ktoré následne vplývajú na výsledok hospodárenia. Železnice Slovenskej republiky tak uskutočňujú predaj v súlade s výnosmi Úradu pre reguláciu železničnej dopravy.⁴¹ V týchto dokumentoch sú zahrnuté cenníky, ktoré obsahujú tarifnú cenu v závislosti od vzdialenosti pre osobnú ale aj nákladnú dopravu.

Graf 4: Úhrada za prístup k železničnej infraštruktúre (v tis. eur)



Zdroj: vlastné spracovanie, dáta z Výročných správ ŽSR

Z grafu č. 4 môžeme vidieť, že poplatky za prvé štyri roky sledovaného obdobia, ktoré platili dopravcovia za využívanie železničných trás boli neporovnateľne vyššie ako po roku 2011. Dôvodom bola už vyššie spomínaná zmena systému spoplatňovania použitia železničných trás od 1. 1. 2011 kedy sa zaviedol nový spôsob výpočtu poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a poplatky pre nákladných dopravcov ale aj osobných dopravcov sa výrazne znížili. Z grafu je teda možné pozorovať zníženie úhrad spoločnosti ZSSK CARGO o viac ako 50 % a ZSSK Slovakrail o viac ako 10 %. Je potrebné povedať, že tento pokles úhrad bol spôsobený hlavne z dôvodu zmeny ceny a iba minimálne bol tento pokles ovplyvnený poklesom výkonov dopravcov. Po zmene

⁴¹ Výnosy č. 645/2005 a 545/2008. Od 01. 01. 2014 sa nástupcom Úradu pre reguláciu železničnej dopravy stal Dopravný úrad

systemu sa suma úhrad, ktoré plynú ŽSR pohybuje okolo 100 miliónov eur ročne. Najväčší podiel na tejto sume majú spoločnosti ZSSK CARGO (40,2 miliónov eur v roku 2017) a ZSSK Slovakrail (49,5 milióna eur v roku 2017). Iní dopravcovia tvoria z celkovej sumy necelú pätinu (15,7 milióna eur v roku 2017). Z grafu je ale možné sledovať rastúci trend úhrad za používanie železničnej infraštruktúry súkromnými dopravcami. V roku 2014 boli prvý krát úhrady za používanie železničných trás upravené o kompenzácie, ktoré poskytoval štát spoločnosti ŽSR ako správcovi železničnej infraštruktúry. Toto pravidlo, ktoré regulovalo úhrady za sprístupnenie železničnej infraštruktúry vzniklo Uznesením vlády SR č. 390 z roku 2013, ktorého obsahom bola aj „Zmluva o kompenzácií finančných dopadov pre železničných nákladných dopravcov za rok 2010“. Z tejto zmluvy vyplývajú dve skutočnosti. Prvou je, že ŽSR ako vlastník a správca železničnej infraštruktúry je povinný za vopred stanovených podmienok poskytnúť nákladným dopravcom kompenzáciu v celkovej výške 74 miliónov eur. Na druhej strane Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky sa zaväzuje, že najneskôr do 31. 12. 2020 uhradí spoločnosti ŽSR rozdiel, ktorý z tejto kompenzácie plyní v celkovej výške 74 miliónov.⁴²

Prevádzkovanie železničnej infraštruktúry

V predchádzajúcich častiach sme si charakterizovali spoločnosť ŽSR ako manažéra, resp. správcu železničnej infraštruktúry. Zákonom stanoveným vlastníkom železničnej infraštruktúry je ale Slovenská republika, ktorá je zastúpená prostredníctvom Ministerstva dopravy a výstavby SR. Medzi týmito dvoma stranami sa počas nášho sledovaného obdobia 2007 až 2016 uzatvorili niekoľko zmlúv o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry. Najnovšia je uzatvorená a v súčasnosti aktuálna pre roky 2017 až 2021. Podstatou zmluvy sú práva a povinnosti ŽSR ako manažéra, ktoré musí plniť v 13 bodoch.⁴³ Spomenúť môžeme napríklad pridelovanie kapacity infraštruktúry železničným podnikom tak, aby to bolo transparentné, nediskriminačné a spravodlivé. Ďalej môžeme spomenúť aj výkon údržby tratí, na ktorých je prevádzka obmedzená alebo úplne zrušená, zabezpečenie prístupu podnikom iného druhu dopravy k staniciam alebo terminálom za účelom nakládky/vykládky, zabezpečenie zníženia úhrad za prístup k železničnej infraštruktúry pre podniky, ktoré poskytujú železničnú nákladnú dopravu podľa Uznesenia vlády č. 390/2013. Právo, ktoré touto zmluvou podnik ŽSR nadobúda je napríklad právo

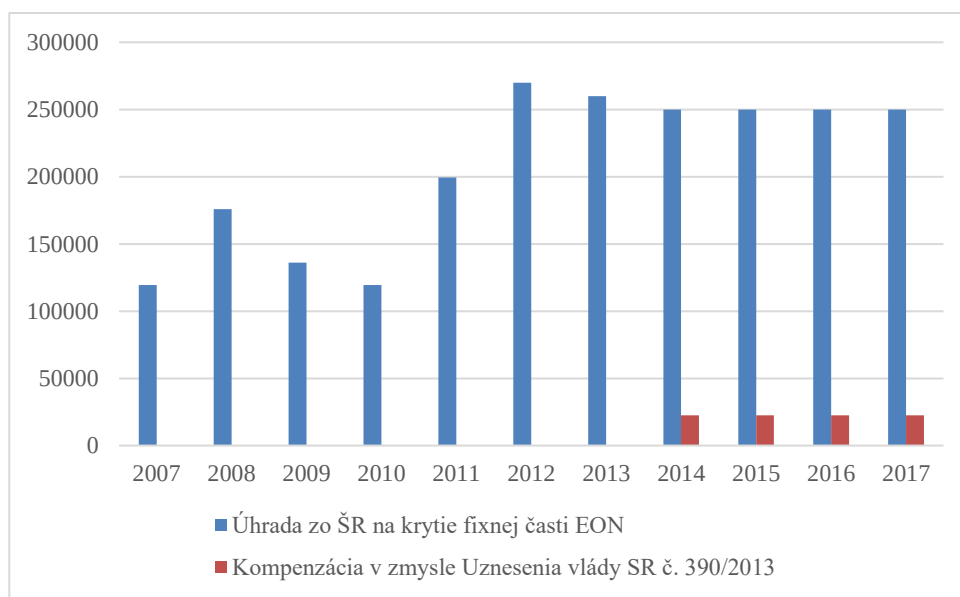
⁴² MDV SR – Zmluva o kompenzácií finančných dopadov pre železničných nákladných dopravcov za rok 2010 (citovať zmluvu – záväzok štátu alebo nie, podľa rozsahu strán)

⁴³ MDV SR – Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2017 - 2021

obmedzenia dráhy na prevádzku za účelom údržby, opravy alebo sprevádzkovanie po nehode, vykázanie osoby z oblasti dráhy v prípade keď osoba akýmkoľvek spôsobom porušuje zákon prostredníctvom poškodzovania majetku, ohrozovania ostatných užívateľov dráhy, znečisťovania dráhy atď.

Povinnosťou vlastníka, teda Ministerstva dopravy a výstavby SR je poskytovanie finančných prostriedkov spoločnosti ŽSR na krytie fixnej časti ekonomicky oprávnených nákladov. Tieto náklady vznikajú spoločnosti ŽSR pri poskytovaní služieb železničnej infraštruktúry. Ďalšou povinnosťou vlastníka je poskytovanie finančných prostriedkov, ktoré slúžia ako kompenzácia spoločnosti ŽSR podľa spomínaného uznesenia. Táto kompenzácia plynie spoločnosti ŽSR z dôvodu zníženia úhrad pre železničné podniky vykonávajúce nákladnú dopravu za používanie železničnej infraštruktúry.

Graf 5: Úhrada na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry zo ŠR (v tis. eur)



Zdroj: vlastné spracovanie, dáta z Výročných správ ŽSR

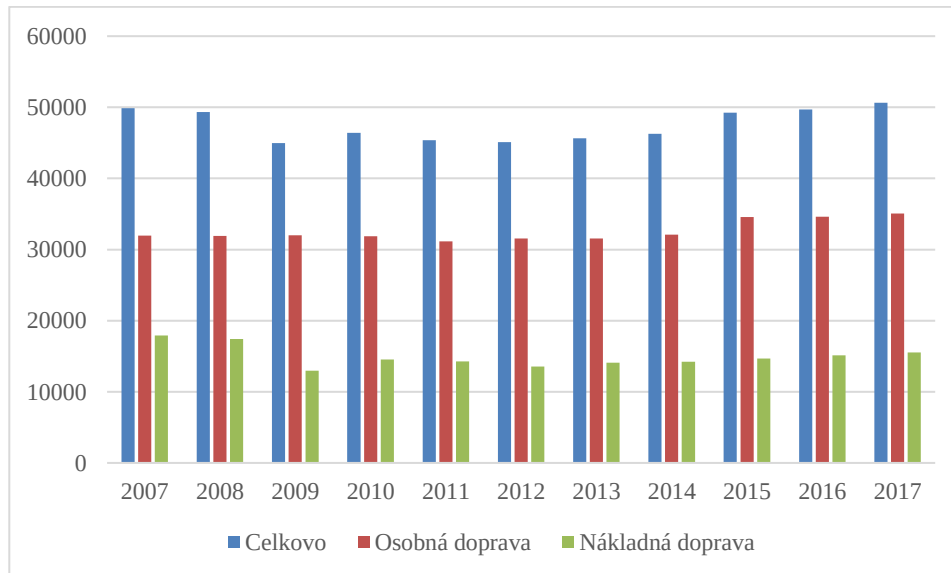
Na grafe č. 5 vidíme, že zo začiatku sledovaného obdobia až do roku 2011, úhrada na krytie fixnej časti ekonomicky oprávnených nákladov sa pohybovala v nižšom rozmedzí ako po roku 2011. Počas prvých štyroch rokov sa úhrada vypočítala na základ Zmluvy o prevádzkovaní dráh ako rozdiel medzi nákladmi a výnosmi, ktoré s touto zmluvou súviseli. Rozdiel ale vyplýval z regulácie výšky poplatku, ktorý sa platil za použitie/využitie služieb železničnej infraštruktúry. Od roku 2011 až po súčasnosť za medzi spoločnosťou ŽSR a ministerstvom dopravy a výstavby SR uzatvorili zmluvy

o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry, v ktorých bolo jasne stanovené aká bude výška úhrady zo štátneho rozpočtu. To vidíme aj na grafe, že v roku 2011 sa jednalo o úhradu vo výške viac ako 199, 4 milióna eur. V rámci tejto sumy bolo pre rok 2011 zahrnutých aj 80 miliónov eur ako rozpočtové opatrenie Ministerstva financií SR, ktoré plnilo účel kompenzácie straty z prevádzkovania a obsluhy dráh. Na rok 2012 bola na základe výšky fixných ekonomicky oprávnených nákladov poskytnutá úhrada vo výške 270 miliónov eur. Od roku 2014 vidíme na grafe, že zo strany štátu bola poskytovaná kompenzácia vo výške cca 22,5 milióna ako dôsledok zníženia poplatkov zo strany ŽSR za používania železničnej infraštruktúry. Pozitívom je, že dotácia na prevádzkovanie infraštruktúry má za posledné štyri roky stagnujúci trend a podľa vyjadrenia ministra dopravy sa táto dotácia neplánuje zvyšovať.

Výkony dopravcov

Výšku úhrad, ktoré platia dopravcovia za používanie vlakových trás spoločnosti ŽSR, ovplyvňujú vo veľkej miere výkony dopravcov počas roka.

Graf 6: Výkony dopravcov (v tis. vlkm)



Zdroj: vlastné spracovanie, dáta z Výročných správ ŽSR

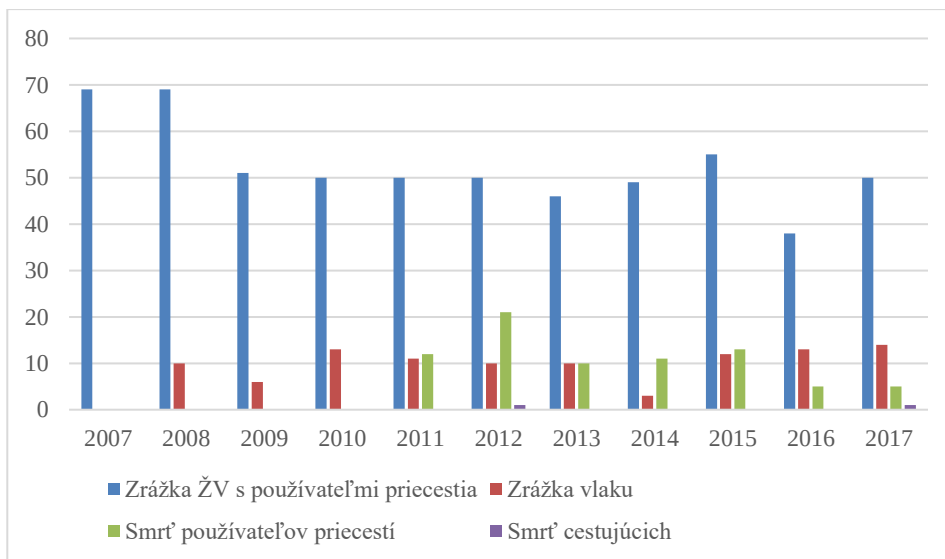
Vo všeobecnosti môžeme na grafe sledovať výkony dopravcov, ktoré sa celkovo pohybujú v rozmedzí od 45 až 50 miliónov vlakových kilometrov ročne. Výrazný pokles bol zaznamenaný v roku 2009, kedy výkony dopravcov boli ovplyvnené globálnou ekonomickou krízou. Kríza ovplyvnila produkciu prevádzok a výrobní a tým došlo k zníženiu záujmu o hlavný produkt ŽSR – vlakové dráhy hlavne v nákladnej doprave

(pokles o 4,5 milióna vlkm). Osobná doprava dokonca zaznamenala mierny nárast. Celkový pokles oproti predchádzajúcemu roku bol až vo výške 23 %. Plán pre uvedený rok bol pokles vo výške až 38 %, preto spoločnosť brala tento pokles v konečnom dôsledku pozitívne. Od roku 2011 výkony dopravcov zaznamenávajú mierne rastúci trend a v roku 2016 boli celkové výkony železničných dopravcov na úrovni 49,7 milióna vlakových kilometrov. Z toho 70 % tvorili dopravcovia osobnej dopravy a zvyšných 30 % tvorili dopravcovia nákladnej dopravy. Mierny nárast (o 451 tis. vlkm) oproti roku 2015 bol ovplyvnený hlavne rastom výkonov dopravcu RegioJet, a.s. (o 152 tis. vlkm) a LeoExpress, a.s. (o 228 tis. vlkm). U národného dopravcu ZSSK Slovakrail bola zaznamenaná strata výkonov o 362 tisíc vlakových kilometrov. V roku 2017 služby železničnej infraštruktúry využívalo spolu 42 dopravcov. Z toho bolo 6 osobných a 36 nákladných dopravcov. Oproti roku 2016 pribudlo 6 nových dopravcov. Nárast dopravcov v roku 2017 spôsobil nárast celkových výkonov o 909 tisíc vlkm. Osobná doprava zaznamenala nárast o 460 tisíc vlkm. V porovnaní s predchádzajúcim rokom, kedy výkony národného dopravcu ZSSK Slovakrail poklesli, bol tento rok zaznamenaný nárast o 1,1 milióna vlkm a u ostatných osobných dopravcov bol zaznamenaný pokles o viac ako 737 tis. vlkm (RegioJet, a. s. a Leo Express, a. s.).

Nehodovosť v železničnej doprave

Rozvoj, modernizácia a rekonštrukcia železničnej infraštruktúry sa realizujú za účelom zvýšenia bezpečnosti a redukcie negatívnych dopadov spojených s dopravnými aktivitami (napr. nehodovosť, znečistenie ovzdušia a pod).

Graf 7: Nehodovosť v rámci železničnej dopravy



Zdroj: vlastné spracovanie, dáta z Výročných správ ŽSR

Modernizácia signalizačných zariadení, rekonštrukcia železničných priecestí, obnova informačných systémov a podobné opatrenia vo všeobecnosti pozitívne vplyvajú na bezpečnosť. Z grafu č. 7 môžeme konštatovať, že od roku 2007 došlo k zlepšeniu. Najčastejšie nehody vznikajú na priecestiach, kde dochádza k stretu železničného vozidla s cestným motorovým vozidlom. Vzniku takejto udalosti predchádza nepozornosť vodiča, nerešpektovanie signalizačného zariadenia (blikajúce červené svetlo + zvukový signál) a v niektorých prípadoch aj odignorovanie bezpečnostných závor. Na druhej strane boli zaznamenané aj prípady, kedy došlo k zlyhaniu signalizačných zariadení, bezpečnostných závor a podobne. Následky takýchto nehody sú väčšinou katastrofálne. Aby sa predišlo takýmto situáciám, spoločnosť ŽSR každoročne prijíma opatrenia na elimináciu zlyhania, vykonáva kontroly bezpečnostných zariadení, modernizácie a rekonštrukcie železničných priecestí. Spolu s týmito opatreniami spoločnosť vykonáva štatistickú evidenciu nehodových udalostí a ich následkov a zisťuje príčiny ich vzniku.

V roku 2016 bolo zaznamenané najnižšie číslo nehôd na železničných priecestiach za posledných 16 rokov (38 nehôd z toho 5 smrteľných). Za rok 2017 sa táto hodnota zvýšila o 12 nehôd (50 nehôd z toho 5 smrteľných).

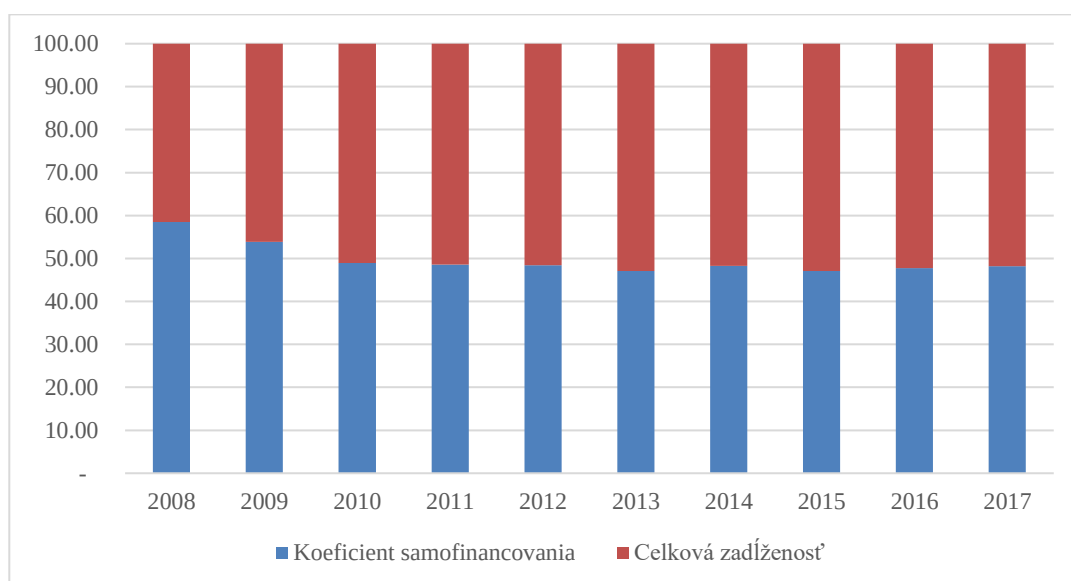
Štruktúra zdrojov financovania spoločnosti

Financovanie spoločnosti a štruktúra zdrojov sa pokladá vo všeobecnosti za jednu z najdôležitejších oblastí v rámci fungovania podniku. Existujú tri klasifikácie zdrojov financovania. My sme sa zamerali na rozdelenie interné – externé zdroje.

Štruktúru zdrojov financovania spoločnosti si môžeme ukázať prostredníctvom dvoch ukazovateľov – stupeň samofinancovania a celková zadlženosť. Stupeň samostatnosti hovorí o tom, koľko jednotiek cudzích zdrojov pripadne na 1 jednotku vlastného kapitálu. Podiel cudzích zdrojov na celkových zdrojov si vyjadríme prostredníctvom stupňa celkovej zadlženosti. Je dôležité aby podnik mal určitú „zdravú“ úroveň vlastného kapitálu a cudzieho kapitálu. Z teórie je však známe, že vlastný kapitál je drahší ako cudzí, z dôvodu vyššieho zhodnotenia kapitálu zo strany akcionárov. Preto podniky používajú cudzí kapitál vo forme úverov. Vysoký stupeň zadlženosti je ale pre podnik nezdravý z dôvodu vznikajúcich problémov s likviditou a stabilitou podniku.⁴⁴

⁴⁴ Derivat, s.r.o. *Ukazovatele zadlženosti*. [online]. BRATISLAVA, Dostupné na: http://www.derivat.sk/files/2012_2013%20novy%20mur/Ukazovatele%20zadlzenosti.pdf

Graf 8: Stupeň samostatnosti vs. Stupeň celkovej zadlženosti



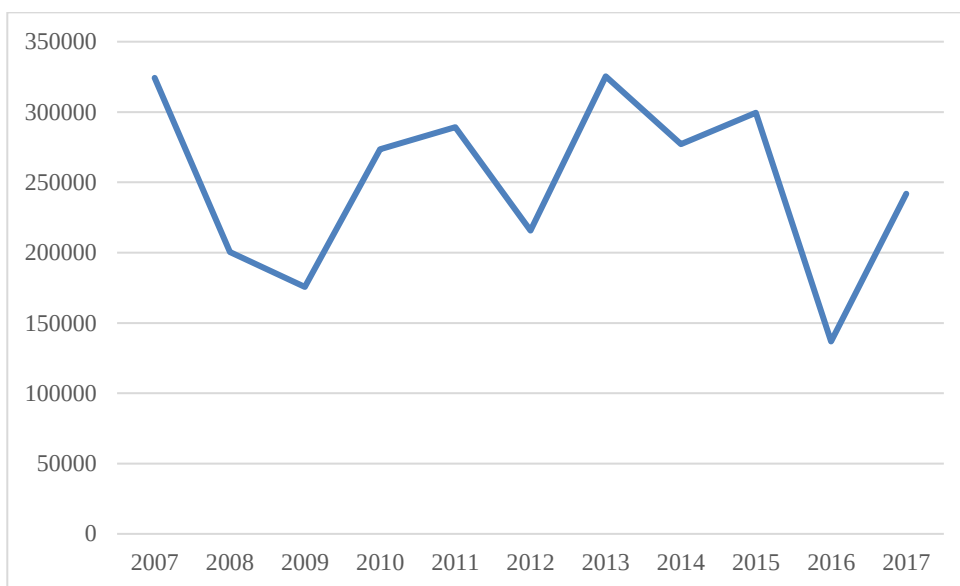
Zdroj: vlastné spracovanie, dáta z Výročných správ ŽSR

Na grafe č. 8 vidíme, že finančné ukazovatele spoločnosti ŽSR sú takmer totožné. V rokoch 2008 a 2009 spoločnosť dosahovala podiel vlastného imania na celkových aktívach vo výške 58,5 % (2008) a 53,8 % (2009). Ostatné roky sa podiel pohyboval na úrovni od 47 % do 49 %. V konečnom dôsledku môžeme konštatovať, že spoločnosť ŽSR kryje celkový majetok takmer totožným podielom z vlastných aj cudzích zdrojov a dosahuje hodnoty v rámci celkovej zadlženosti pod 70 %, čo je hranica zdravého financovania podniku. Z tohto môžeme usúdiť, že v roku 2010 spoločnosť mierne zmenila stratégiu financovania aktív a mierne narástol podiel cudzích zdrojov v rámci financovania celkového majetku spoločnosti.

Investičná činnosť

Investičná činnosť je pre každý podnik dôležitou súčasťou fungovania. Ide o zabezpečovanie potrebného dlhodobého majetku pomocou obstarávania. Prostredníctvom investičnej činnosti podnik vynakladá finančné prostriedky do jednotlivých aktív za účelom rozvoja, modernizácie, obnovy a podobne. V rámci spoločnosti ŽSR sa uskutočňovali za posledné roky investície do modernizácií jednotlivých komponentov celej železničnej siete ako napríklad železničné stanice a zástavky, nové trakčné vedenia, výstavba a rekonštrukcia železničných mostov, rôzne zabezpečovacie zariadenia, modernizácia železničných tratí (spodok, zvršok), výstavba oporných múrov a podobne.

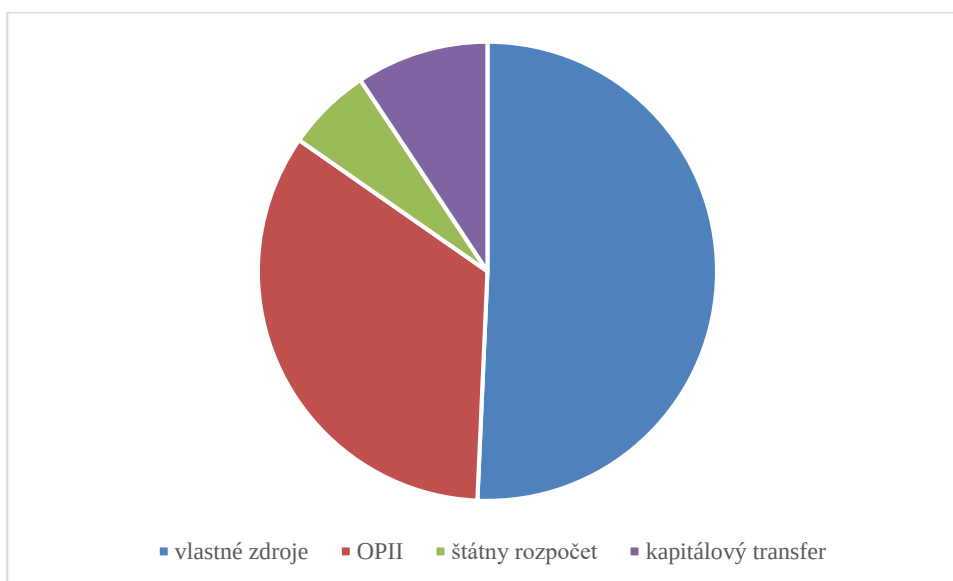
Graf 9: Investičná činnosť ŽSR (v tis. eur)



Zdroj: vlastné spracovanie, dáta z Výročných správ ŽSR

Na grafe č. 9 je znázornený vývoj investičnej činnosti počas sledovaného obdobia, ktorú realizovala spoločnosť ŽSR. Je potrebné povedať, že počas sledovaného obdobia spoločnosť mala možnosť čerpať finančné prostriedky prostredníctvom Operačného programu Doprava v období 2007 – 2013. V súčasnosti má možnosť čerpať finančné prostriedky prostredníctvom Operačného programu Integrovaná infraštruktúra. Hodnota investícií je financovaná z interných a externých zdrojov. Externé zdroje sa ďalej delia na návratné a nenávratné zdroje a sú tvorené zdrojmi z Európskej únie, spolufinancovania k fondom EÚ, štátnej dotácie zo štátneho rozpočtu alebo bankovými úvermi. V roku 2013 z grafu môžeme konštatovať, že spoločnosť ŽSR realizovala investičnú činnosť v celkovej hodnote 325 miliónov eur, čo bolo najviac za sledované obdobie. Medzi najväčšie investície v tomto roku môžeme zaradiť ukončenie modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom do rýchlosti 160 km/h na úseku Nové Mesto nad Váhom – Zlatovce (1. a 2. fáza) a pokračuje sa v ostatných fázach tejto železničnej trate. Za sledované obdobie výška investícií dosiahla dno v roku 2016, kedy sa investície realizovali vo výške 136,8 milióna eur. Dôvodom bolo neuzatvorenie zmlúv o nenávratný finančný príspevok a tým pádom spoločnosť nemala možnosť čerpať finančné prostriedky prostredníctvom Operačného programu Integrovaná infraštruktúra. Stavebné práce aj napriek tomu pokračovali ďalej a boli financované z vlastných finančných zdrojov, ktoré boli po podpise jednotlivých zmlúv refundované z OPII vo výške 18,2 milióna eur. V roku 2017 dosiahli investície úroveň 241,8 milióna eur.

Graf 10: Zdroje financovania ŽSR v roku 2017



Zdroj: vlastné spracovanie, dáta z Výročných správ ŽSR

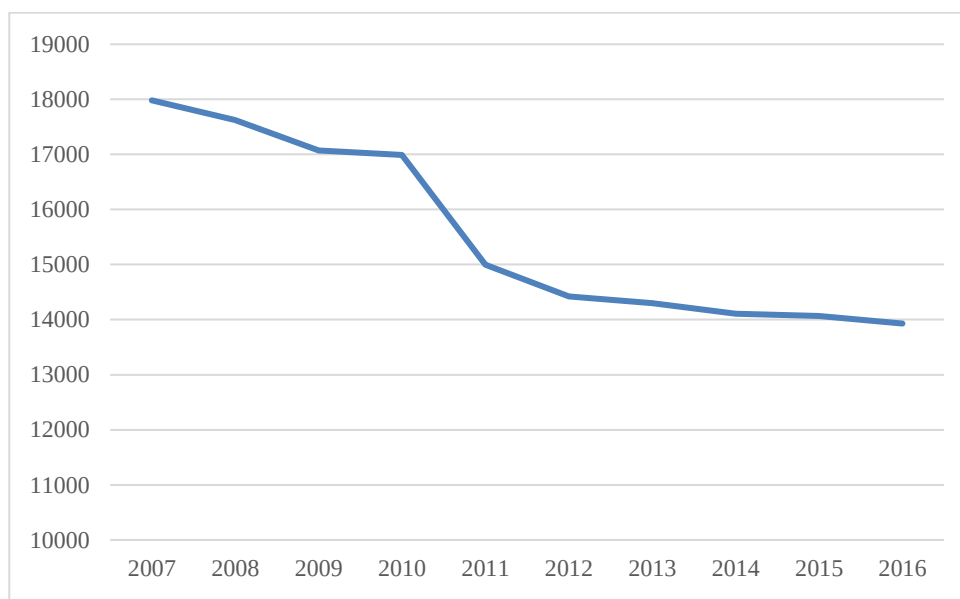
Z grafu č. 10 je možné konštatovať, že spoločnosť ŽSR uprednostňuje stratégiu investovania z vlastných zdrojov. Investície vo výške 121,15 miliónov eur boli financované z vlastných zdrojov, 81,2 miliónov eur bolo financovaných zo zdrojov Európskej únie prostredníctvom OPII, 14,3 miliónov eur tvorili zdroje zo štátneho rozpočtu a 22,3 miliónov eur bolo financovaných z kapitálového transferu, ktoré poskytlo ministerstvo dopravy a výstavby SR. Účelom tohto kapitálového transferu je podpora investičných akcií ŽSR, ktoré sú súčasťou programu „07S Železničná doprava“ a súčasťou podprogramu „07S06 Rozvoj a modernizácia majetku železníc – ŽSR“. Nárast oproti roku 2016 bol spôsobený hlavne uzatvorením spomínaných zmlúv a tým ŽSR začalo čerpať finančné prostriedky z OPII. Najväčšiu časť z celkových investícií tvorili investície na modernizáciu, rekonštrukciu či výstavbu železničnej vo výške 191,1 milióna eur. Ďalšie investície boli vynaložené aj na zvýšenie bezpečnosti prevádzky (25,5 mil. eur) a skvalitňovania služieb (22,1 mil. eur).

Konkrétne môžeme spomenúť napríklad rekonštrukciu stanice Bratislava Predmestie (2,6 mil. eur), rekonštrukciu trate Haniska – Maťovce (4,9 mil. eur), nový technologický informačný systém riadenia dopravy (2,7 mil. eur), modernizácia železničnej trate v úseku Zlatovce – Trenčianska Teplá (25,8 mil. eur), výstavba terminálu Lužianky v rámci intermodálnej dopravy (15,2 mil. eur), nákup hardware technológií pre potreby spoločnosti ŽSR (11,6 mil. eur) a podobne.

Počet zamestnancov

Spoločnosť ŽSR patrí medzi zamestnávateľov, ktorí zamestnávajú viac ako 10 000 zamestnancov. Z toho automaticky plynú aj vyššie mzdové náklady, čo v konečnom dôsledku má vplyv na výsledok hospodárenia.

Graf 11: Počet zamestnancov ŽSR



Zdroj: vlastné spracovanie, dáta z Výročných správ ŽSR

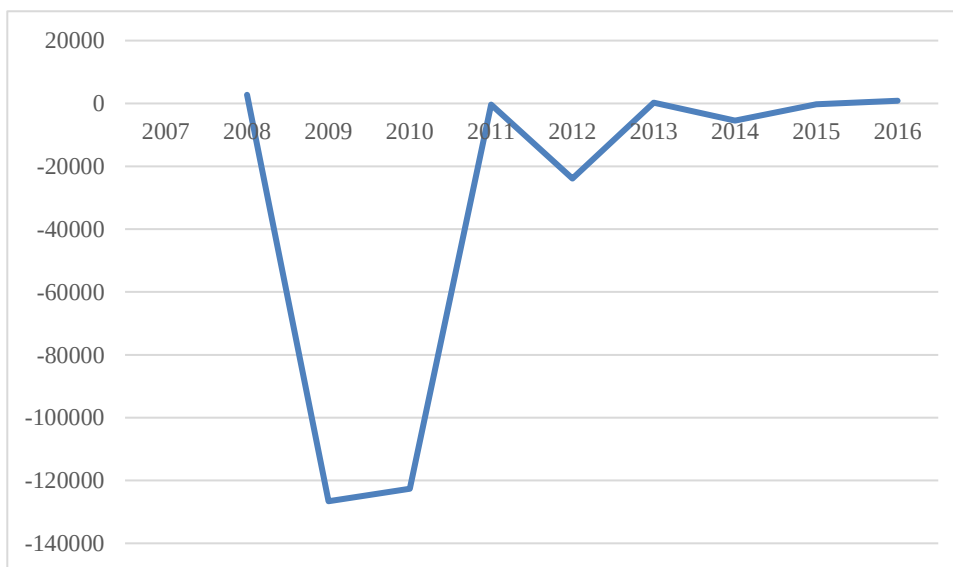
Na grafe č. 11 je znázornený vývoj počtu zamestnancov za sledované obdobie od roku 2007 do roku 2016. Môžeme konštatovať, že počet zamestnancov sa v porovnaní s rokom 2007 rapídne znížil. Posledných 5 rokov môžeme z grafu konštatovať stagnujúci trend. Najväčší medziročný rozdiel nastal medzi rokmi 2010 a 2011, kedy počet zamestnancov klesol o takmer 2000. Spoločnosť tento pokles odôvodnila výrazným znižovaním nákladov oproti plánu v dôsledku prijatia nového programu úspor a optimalizácie ŽSR, prostredníctvom ktorého pristúpila k racionalizácii stavu zamestnancov a reorganizácií vnútorných organizačných zložiek. Spoločnosť prijala spomínané opatrenia aj z dôvodu zníženia straty z roku 2010 (-101 mil. eur), čo sa v konečnom dôsledku aj podarilo (zníženie straty o 69,5 milióna eur v roku 2011). V súčasnosti spoločnosť ŽSR zamestnáva približne 14 tisíc zamestnancov. Za ďalší faktor poklesu zamestnanosti v rámci spoločnosti ŽSR by sme mohli pokladať aj znížený záujem o takýto druh práce. Zo štatistík je známe, že mladí ľudia si radšej vyberajú zamestnanie v iných odvetviach (finančná sféra, automobilový priemysel a pod.). Novinkou v oblasti

Ľudských zdrojov v rámci ŽSR je spolupráca so strednými a vysokými školami za účelom získať vzdelaných mladých ľudí v obore. V rámci stredných odborných škôl sa spoločnosť ŽSR zapojila do duálneho vzdelávania a ponúkla možnosť vybrať si štipendijný program s možnosťou istého pracovného miesta po skončení školy. Takýmto spôsobom chce na trhu získať kvalifikovaných ľudí.

4.1.2. Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK CARGO) je spoločnosť, ktorá vznikla po rozdelení spoločnosti Železničná spoločnosť, a. s. v roku 2005 na dve novovzniknuté spoločnosti. Spoločnosť ZSSK CARGO na Slovensku zabezpečuje nákladnú dopravu v rámci celej železničnej infraštruktúry. Jej 100 % vlastníkom je Ministerstvo dopravy a výstavby SR v mene štátu. V súčasnosti zamestnáva okolo 6 000 zamestnancov. Za posledných 5 rokov sa výkony spoločnosti pohybovali okolo čísla 35,5 milióna ton. V roku 2016 spoločnosť prepravila celkovo 35,63 ton tovaru, z toho 4,28 ton bolo prepravených v rámci štátu, 13,72 ton tovaru sa doviezlo zo zahraničia, 9,36 ton sa vyviezlo zo Slovenska do zahraničia a 8,27 ton tovaru sa cez naše územie previezlo prostredníctvom spoločnosti ZSSK CARGO. Medzi komodity, ktoré preváža ZSSK CARGO môžeme zaradiť v poradí od najväčšieho množstva železnú rudu, kovy, uhlie, stavebniny, ropné výrobky, drevo, chémiu a pod. V nasledujúcom grafe sa zameriame na ukazovateľ výsledok hospodárenia spoločnosti.

Graf 12: Výsledok hospodárenia ZSSK CARGO (v tis. eur)



Zdroj: vlastné spracovanie, dáta z Výročných správ ZSSK CARGO

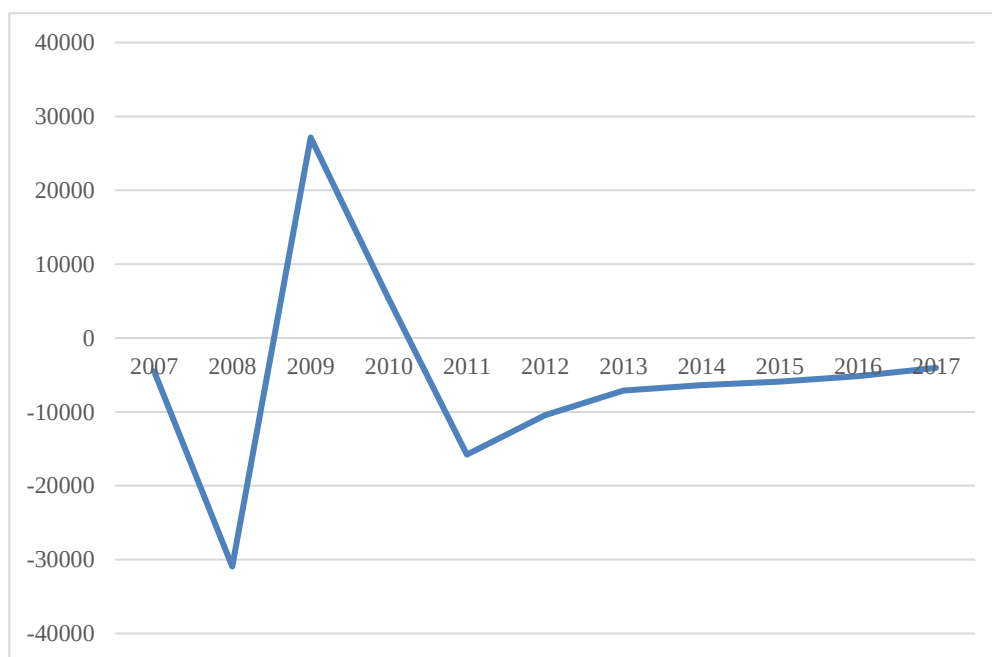
Z grafu č. 12 môžeme konštatovať, že vývoj výsledku hospodárenia zažil obrovský výkyv v rokoch 2009 a 2010 a potom v roku 2012. Dôvodom straty v rokoch 2009 a 2010 boli hlavne doznievajúce vplyvy globálnej ekonomickej krízy a prevýšenie nákladov nad výnosmi z dôvodu poklesu prepravených cestujúcich v roku, zrušenia spojov na tratiach s obmedzenou prevádzkou. V roku 2011 došlo ku zmene systému platenia úhrad za používanie železničných dráh a podľa vyjadrenia generálneho riaditeľa sa tým Slovensko dostalo na úroveň cien okolitých krajín z bezkonkurenčne najvyššieho pásma cien. To zabezpečilo pre zníženie straty zo 122,6 miliónov eur na 331 tisíc eur. Rok 2012 bol pre spoločnosť znova o čosi horší. Hlavným dôvodom bolo zníženie výkonov na celom dopravnom trhu, čo negatívne ovplyvnilo aj spoločnosť ZSSK CARGO. To sa negatívne prejavilo aj na hospodárení a výsledok hospodárenia zaznamenal v tomto roku stratu 23 miliónov eur. Nasledujúce roky spoločnosť vykazovala hospodárske výsledky, pre ktoré bol charakteristický stagnujúci trend. V konečnom dôsledku môžeme povedať, že hlavným faktorom, ktorý ovplyvňuje výsledok hospodárenia je množstvo prepraveného tovaru. Množstvo tovaru, ktoré spoločnosť prepraví sa z roka na rok mení a dôvodom môže byť odchod stálych zákazníkov na iný druh dopravy, respektíve môžu využiť iné konkurenčné firmy. V súčasnosti je na trhu množstvo malých konkurenčných spoločností, ktoré ponúkajú rovnaké služby ako spoločnosť ZSSK CARGO. No spoločnosť aj naďalej ostáva najväčším dopravno-prepravným poskytovateľom nákladnej dopravy.

4.1.3. Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.

Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (ZSSK Slovakrail) vznikla podobne ako ZSSK CARGO po rozdelení spoločnosti Železničná spoločnosť, a. s. v roku 2005. Ide o spoločnosť, ktorá zabezpečuje osobnú železničnú dopravu na Slovensku. Denne vypraví v priemere 1478 vlakových spojov v rámci celého Slovenska (konkrétne 69 okresov z celkových 79). Podobne ako pri spoločnosti ZSSK CARGO, aj v tomto prípade je 100 % vlastníkom ministerstvo dopravy a výstavby SR v mene štátu. Počet prepravených cestujúcich v roku 2017 sa pohyboval na úrovni 72,5 milióna, čo je v porovnaní s rokom 2016 nárast o 10,5 %. Platiacich cestujúcich bolo 45,72 milióna, čo predstavovalo 63,1 % z celkového počtu. Počet neplatiacich cestujúcich bol na úrovni 26,75 milióna, čo predstavovalo 36,9 % z celkového počtu. Môžeme vidieť, že aj napriek zavedeniu cestovania „zadarmo“ pre skupiny (študenti, dôchodcovia) je tento počet len na úrovni jednej tretiny z celkového počtu. Podľa vyjadrenia generálneho riaditeľa spoločnosti, počet

cestujúcich by mal v roku 2018 rásť zhruba o 2 milióny. Spoločnosť zamestnáva 5952⁴⁵ zamestnancov. Vlakové kilometre sa pohybovali k decembru 2017 na úrovni 32,6 milióna vlakových kilometrov.

Graf 13: Výsledok hospodárenia Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s.



Zdroj: vlastné spracovanie, dáta z Výročných správ ZSSK Slovakrail

Výsledok hospodárenia počas sledovaného obdobia sa pohyboval v kladných hodnotách len v roku 2009 a 2010. Ostatné roky spoločnosť dosahovala výsledok hospodárenia stratu. Prvý väčší výkyv môžeme pozorovať v roku 2008, kedy výsledok hospodárenia stratu vo výške viac ako 30 miliónov. Táto strata bola spôsobená hlavne doznievajúcou svetovou hospodárskou krízou, ale aj takmer trojnásobne vyššími poplatkami za využitie infraštruktúry oproti autobusovej cestnej doprave. Zisk, ktorý spoločnosť dosiahla v roku 2009 a 2010 bol výsledkom zúčtovania záväzku, ktorý splatil štát spoločnosti za výkony vo verejnom záujme za predchádzajúce roky. Spoločnosť podľa vyhlásenia generálneho riaditeľa, aj napriek týmto skutočnostiam dosahovala za spomínané roky lepší hospodársky výsledok ako očakávala. Strata v roku 2011 vo výške 15,5 milióna eur bola realizovaná z dôvodu nesplnenia niektorých úloh z Programu revitalizácie (napr. optimalizácia zamestnanosti). Tento program bol schválený v Marci 2011 a jeho cieľom bolo uznať straty, ktoré plynuli zo zmlúv o výkonoch vo verejnom záujme počas rokov 2004 – 2010 s úhradou do konca roku 2013. V roku 2012 sa

⁴⁵ Údaj z Decembra 2017

spoločnosti síce stratu podarilo znížiť na úroveň 10 miliónov, no menej úspešná bola v ponuke služieb. Tržby síce vzrástli o 7 % v porovnaní s predchádzajúcim rokom, no počet prepravených cestujúcich poklesol o 5 %. Spôsobené to bolo hlavne zníženou a nedostatočnou kvalitou služieb, znížením rozsahom výkonov a zvýšením cestovného na konci roka 2011. Na grafe je možné pozorovať v ďalších rokoch ako si spoločnosť nastavila trend, na základe ktorého každým rokom zlepšuje hospodársky výsledok (systematické znižovanie straty). Je potrebné spomenúť, že v roku 2014 sa v rámci spoločnosti zaviedol systém bezplatnej vlakovej prepravy určitých skupín (deti, študenti, dôchodcovia). Táto skutočnosť sa premietla do rapidného nárastu počtu prepravených cestujúcich a výkonov spoločnosti.

4.2 Podpora železničnej dopravy z verejných zdrojov

V predchádzajúcich častiach sme si spomínali, že financovanie rozvoja železničnej dopravy či už pre manažéra železničnej infraštruktúry ŽSR alebo poskytovateľov nákladnej (ZSSK CARGO) a osobnej (ZSSK Slovakrail) dopravy je z dlhodobého hľadiska nemožné bez využitia verejných zdrojov. Počas programového obdobia 2007 až 2013 tak mali subjekty možnosť čerpať prostriedky z Operačného programu Doprava a v súčasnosti majú možnosť čerpať finančné prostriedky z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra. Finančné prostriedky bolo v prvom programovom období možné čerpať prostredníctvom 9 veľkých projektov a 23 národných⁴⁶ a v druhom programovom období 7 veľkých projektov a 40 projektov na národnej úrovni⁴⁷. V nasledujúcej časti si bližšie charakterizujeme spomínané operačné programy a pozrieme sa v akej výške subjekty železničnej dopravy využili možnosť čerpať finančné prostriedky. Pokúsime sa opísať možné prepojenia medzi Operačným programom Doprava a Operačným programom Integrovaná infraštruktúra.

4.2.1. Operačný program Doprava⁴⁸

Operačný program Doprava (OPD) bol základným dokumentom programového obdobia 2007 – 2013 pre dopravný sektor na Slovensku. Prostredníctvom tohto programu bolo možné pre dopravný sektor na Slovensku čerpať finančné prostriedky zo zdrojov

⁴⁶ Kompletný zoznam projektov pre železničnú dopravu v rámci OPD v časti Prílohy

⁴⁷ Kompletný zoznam projektov pre železničnú dopravu v rámci OPII v časti Prílohy

⁴⁸MDV SR - *Operačný program Doprava*. [online]. Bratislava, 2015, Dostupné na: www.telecom.gov.sk/index/open_file.php?file=doprava/dopinfra/program/Dokumenty/OPD6/OP_Doprava_verzia_6_0.pdf

Európskej únie, konkrétne z Európskeho fondu regionálneho rozvoja (ERDF) a Kohézneho fondu. Pre čerpanie finančných prostriedkov zo spomínaných fondov museli byť splnené dve podmienky:

1. Európsky fond regionálneho rozvoja: podporované regióny museli spĺňať limit hrubého domáceho produktu na obyvateľa, ktorý bol meraný paritou kúpnej sily v rámci predchádzajúcich troch dostupných rokov na úrovni pod 75 % priemernej hodnoty Spoločenstva. Túto podmienku splnili všetky regióny Slovenska.
2. Kohézny fond: možnosť čerpať z tohto fondu mali členské štáty, ktorých hrubý národný dôchodok za predchádzajúce tri dostupné roky bol nižší ako 90 % priemernej hodnoty Spoločenstva. Slovensko túto podmienku splnilo.

Hlavným cieľom, pre ktorý bol tento dokument vypracovaný a schválený bola podpora trvalo udržateľnej mobility. Tento cieľ mal byť splnený s podporou čiastkových cieľov prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry (železničnej, cestnej, intermodálnej) a verejnej osobnej dopravy. Pre splnenie bolo vytvorených 7 prioritných osí (4 prioritné osi na úrovni Kohézneho fondu a 3 prioritné osi na úrovni ERDF).

Pre segment železničnej dopravy sa tento operačný program týkal pre oblasť modernizácie a výstavby železničnej infraštruktúry Železníc Slovenskej republiky a pre oblasť obnovy vozového parku Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s. (ZSSK Slovakrail). Takisto nemôžeme zabúdať na modernizáciu infraštruktúry intermodálnej prepravy a infraštruktúry integrovaných dopravných systémov. Tieto oblasti boli zahrnuté v štyroch prioritných osiach (Prioritná os 1 – Železničná infraštruktúra, prioritná os 3 – Infraštruktúra intermodálnej prepravy, Prioritná os 4 – Infraštruktúra integrovaných dopravných systémov a Prioritná os 6 – Železničná verejná osobná doprava).

Vo finančnom vyjadrení sa v rámci Operačného programu Doprava malo použiť v rámci finančného plánu 3,2 miliardy eur (3,8 miliardy eur vrátane národného spolufinancovania). V nasledujúcej tabuľke si ukážeme konkrétne rozdelenie vyčlenených zdrojov podľa rokov a jednotlivých štrukturálnych fondov (Kohézny fond a Európsky fond regionálneho rozvoja). Táto suma bola rozdelená podľa jednotlivých prioritných osí na realizáciu konkrétnych opatrení prostredníctvom projektov.

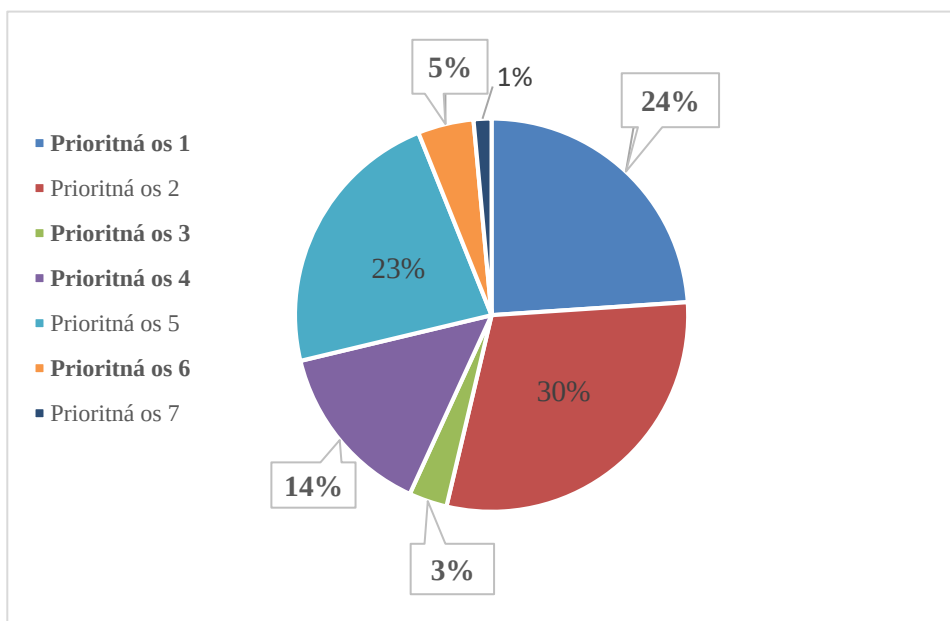
Tabuľka č. 3: Finančný plán OPD na roky 2007 – 2013 (v eurách)

Rok	EFRR	Kohézny fond	Spolu
2007	124 789 767	124 991 929	249 781 696
2008	121 430 694	205 356 537	326 787 231
2009	116 857 795	298 667 205	415 525 000
2010	107 806 882	424 555 565	532 362 447
2011	116 084 899	455 909 513	571 994 412
2012	128 080 795	467 998 029	596 078 824
2013	162 358 265	352 016 720	514 274 985
Spolu	877 409 097	2 329 495 498	3 206 904 595

Zdroj: Operačný program Doprava

Z tabuľky môžeme konštatovať, že najviac finančných prostriedkov zo spomínaných fondov plynulo v posledných rokoch programového obdobia. Pre modernizáciu a rozvoj železničnej dopravy bolo z týchto prostriedkov celkovo vyčlenených 1,77 miliardy eur. Táto suma bola zložená z finančných prostriedkov kohézneho fondu, fondu ERDF a národných verejných zdrojov. Na grafe č. 14 vidíme, že z celkového balíka tvorili finančné prostriedky vyčlenené pre financovanie projektov na modernizáciu, obnovu a rekonštrukciu železničnej infraštruktúry 24 % v rámci prvej prioritnej osi, na modernizáciu infraštruktúry intermodálnej dopravy 3 % v rámci tretej prioritnej osi, modernizáciu infraštruktúry integrovaných dopravných systémov 14 % v rámci štvrtej prioritnej osi a 5 % na obnovu vozového parku v rámci osobnej železničnej dopravy v šiestej prioritnej osi. Oproti cestnej doprave (53 % spolu) je to o 7 % finančných prostriedkov menej (celkovo o 241,7 milióna eur menej). Je preto potrebné povedať, že aj takéto finančné rozdelenie môže mať vplyv na aktuálny stav železničnej infraštruktúry (stav tratí, staníc, zariadení alebo vozového parku) alebo na výkony v rámci železničnej dopravy na celkových dopravných výkonoch Slovenskej republiky.

Graf 14: Percentuálne vyjadrenie financovania modernizácie a výstavby železničnej infraštruktúry z OPD



Zdroj: Operačný program Doprava

Ako sme si mohli všimnúť na predchádzajúcom grafe, v rámci železničnej dopravy sa z Operačného programu Doprava použilo viac ako 920 miliónov na modernizáciu infraštruktúry. Cieľom modernizácie bolo hlavne zabezpečiť interoperabilitu súčasných alebo aj plánovaných železničných tratí, ktoré sú súčasťou transeurópskej siete TEN-T. Ďalej sa modernizáciou mali zabezpečiť minimálne štandardy, ktoré sú súčasťou dohôd AGTC a AGC (zvýšenie traťovej rýchlosti do 160 km/h s možnosťou prevádzky súprav s výkyvnými skriňami rýchlosťou do 200 km/h, zvýšenie elektrifikovanej prevádzkovej rýchlosti nákladných vlakov do 120 km/h), zabezpečiť zvýšenie podpory mobility cestujúcich s obmedzenými možnosťami pohybu a orientácie a zabezpečiť zvýšenie bezpečnosti, efektívnosti a kvality prevádzky.

Podľa vyjadrenia Ministerstva dopravy a výstavby SR sa podarilo Operačný program Doprava vyčerpať na 100 %. Celkovo sa tak zrealizovalo 140 projektov v rámci dopravného sektora na Slovensku. Pre segment železničnej dopravy sa podarilo naplniť plány a zmodernizovalo sa celkovo 80 km tratí a pribudlo 100 nových a zmodernizovaných regionálnych vlakov. Čo sa týka modernizácie železničných tratí, tak spomenúť môžeme napríklad 17 km úsek Nové Mesto nad Váhom – Zlatovce (náklady vo výške 230 miliónov eur.), úsek Trenčianska Teplá – Beluša v celkovej dĺžke 16 km (náklady vo výške 231 miliónov eur) alebo Žilina – Krásno v celkovej dĺžke 18,9 km. V rámci modernizácie

infraštruktúry integrovaných systémov pribudlo v rámci štvrtej prioritnej osi, projektu *Mobilné prostriedky pre prímestskú a regionálnu osobnú dopravu* 29 nových klimatizovaných vlakov. Projekt síce nadväzuje na projekt obnovy vozového parku ZSSK Slovakrail, no tento projekt bol špecifický tým, že bol prepojený na integrovaný dopravný systém miest Košice a Bratislava. Celkové náklady boli vo výške viac ako 169 miliónov eur. Projekt bol financovaný z Kohézneho fondu (85 %) a štátneho rozpočtu (15 %). Obnova vozového parku spoločnosti ZSSK Slovakrail v rámci šiestej prioritnej osi zahŕňala 32 nových moderných vlakových súprav, dvoch nových rušňov radu 381 a desať upravených lokomotív radu 263. Celkové náklady sa pohybovali na úrovni 231,96 miliónov eur. Financovanie bolo rozdelené na tri časti – 24 % ZSSK Slovakrail, 38 % ERDF a 38 % štátny rozpočet.

4.2.2. *Operačný program Integrovaná infraštruktúra*

V súčasnosti sa Slovenská republika nachádza v programovom období 2014 – 2020, pre ktoré bol schválený dôležitý dokument pre odbor dopravy – Operačný program Integrovaná infraštruktúra (OPII). Program bol schválený 28. októbra 2014 Európskou komisiou. V rámci tohto programu má dopravný sektor na Slovensku opäť možnosť čerpať finančné prostriedky prostredníctvom fondov Európskej únie. Prioritné osi boli vypracované a navrhnuté v súlade s potrebami, ktoré boli identifikované v Partnerskej dohode. Prostredníctvom realizácie projektov v rámci OPII sa v konečnom dôsledku znížia regionálne nerovnosti, dôjde k ich vzájomnému prepojeniu a zvýši sa konkurencieschopnosť Slovenska. Oblasť, ktoré budú podporené sa týkajú modernizácie a rozvoja železničnej, cestnej, vodnej infraštruktúry, verejnej osobnej dopravy a budovaniu informačnej spoločnosti. Na to aby splnené čiastkové ciele a tým pádom aj globálny cieľ sa vytvorilo osem prioritných osí, ktoré sú spojené so železničnou infraštruktúrou, cestnou infraštruktúrou, verejnou osobnou dopravou, vodnou infraštruktúrou, informačnou spoločnosťou a technickou pomocou.

Celkové rozdelenie zdrojov, ktoré boli v programovom období 2014 – 2020 vyčlenené pre odbor dopravy si zobrazíme v nasledujúcej tabuľke. Tabuľka obsahuje rozdelenie vyčlenených finančných prostriedkov podľa jednotlivých rokov a jednotlivých štrukturálnych fondov Európskej únie (Kohézny fond a Európsky fond regionálneho rozvoja).

Tabuľka č. 4: Finančný plán OPII na roky 2014 – 2020 (v eur.)

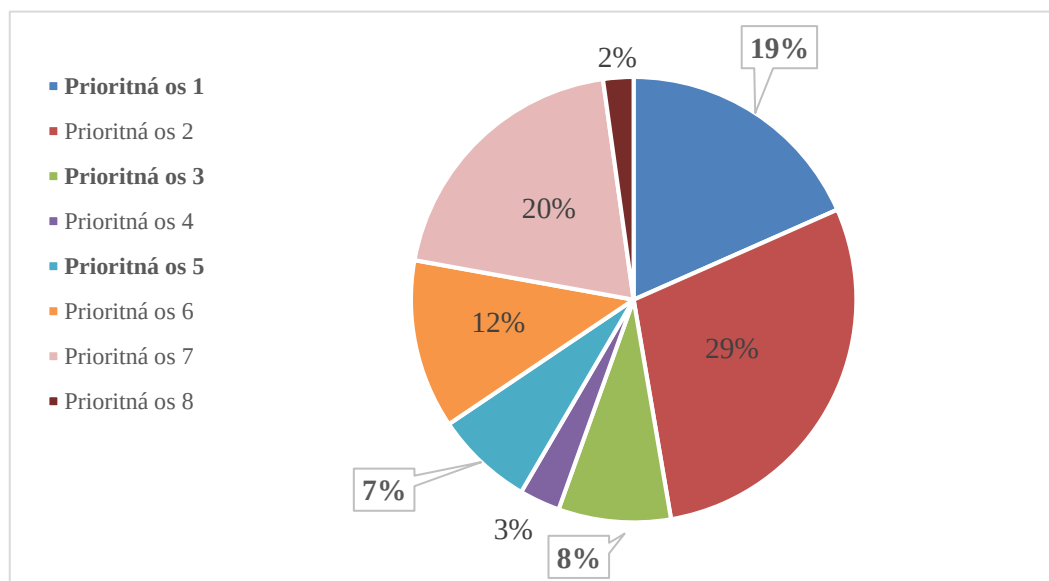
Rok	Kohézny fond	ERDF	Spolu
2014	285 026 708	205 997 422	491 024 130
2015	300 182 830	216 265 691	516 448 521
2016	315 522 069	226 670 501	542 192 570
2017	330 075 029	232 700 454	562 775 483
2018	345 013 576	243 598 591	588 612 167
2019	361 643 484	255 273 697	616 917 181
2020	369 665 470	261 565 041	631 230 511
Spolu	2 307 129 166	1 642 071 397	3 949 200 563

Zdroj: Operačný program Integrovaná infraštruktúra

Na roky 2014 – 2020 sa celkovo vyčlenilo zo zdrojov Európskej únie 3,9 miliardy eur (4,64 miliardy eur vrátane národného spolufinancovania), ktoré bude počas tohto obdobia možné čerpať na modernizáciu a rozvoj dopravy na Slovensku, na zabezpečenie vyššieho využitia a kvality informačných a komunikačných technológií a vylepšenia prístupu k nim. Z tabuľky môžeme konštatovať, že financovanie prostredníctvom OPII si zachovalo taký istý trend aký bol v rámci Operačného programu Doprava. Vidíme, že ku koncu obdobia sa výška finančných prostriedkov z Európskych fondov zvyšuje. V súčasnosti, pre tento rok je zo zdrojov EÚ vyčlenených viac ako 588 miliónov eur na realizovanie rôznych projektov v rámci dopravného sektora.

Pre železničnú dopravu na Slovensku bolo celkovo vyčlenených 1,19 miliardy eur v rámci prioritnej osi 1 a 5 na modernizáciu a rekonštrukciu železničnej infraštruktúry a obnovu vozového parku. Pre projekty zamerané na modernizáciu verejnej osobnej dopravy (prioritná os 3) bolo z fondov Európskej únie vyčlenených viac ako 379 miliónov eur. Všetky spomenuté sumy v sebe zahŕňajú zdroje z európskych fondov (KF a EFRR) a štátneho rozpočtu.

Graf 15: Percentuálne vyjadrenie financovania modernizácie a výstavby železničnej infraštruktúry z OPII



Zdroj: Operačný program Integrovaná infraštruktúra

Z grafu č. 15 môžeme konštatovať, že všeobecne na železničnú dopravu bolo vyčlenených 34 % finančných prostriedkov z celkových zdrojov. Oproti cestnej doprave, na ktorú bolo vyčlenených 41 % je to o 7 % finančných prostriedkov menej. Vo finančnom vyjadrení ide o sumu necelých 350 miliónov eur. Železničná doprava sa vo všeobecnosti za jeden z najekologickejších druhov dopravy a preto je otázne čo môže byť dôvodom takéhoto rozdelenia v rámci tohto programového obdobia ale aj v období predtým.

Výsledkom modernizácie a rozvoja by sa mali odstrániť úzke miesta v rámci kľúčovej sieťovej infraštruktúry. Jedná sa o hlavné železničné trate a uzly, ktoré spadajú do hlavných medzinárodných koridorov (TEN-T). V konečnom dôsledku by sa malo prostredníctvom rozvoja a podpory železničnej dopravy dekarbonizovať a znižovať stav emisií v doprave a tým pozitívne vplývať na udržateľnú dopravu. Modernizácia by mala viesť k zníženiu prevádzkových nákladov a časových strát, zvýšeniu konkurencieschopnosti daných regiónov s konečným výsledným efektom zvýšenia rastu zamestnanosti. V rámci OPII sa bude pokračovať v elektrifikácii železničných úsekov aby došlo k spomínanému znižovaniu emisií a zvyšovaniu kvality ovzdušia.

Cieľom v rámci železničnej infraštruktúry mimo hlavných koridorov TEN-T je napríklad prostredníctvom modernizácie a rozvoja zníženie počtu nehôd so smrteľnými následkami na priecestiach, zvýšenie komfortu pre cestujúcich. Prostredníctvom postupnej elektrifikácie dosiahnuť zníženie hluku a negatívnych vplyvov na životné prostredie.

V rámci výstavby a obnovy terminálov slúžiacich na prestup optimalizovať počet a umiestnenie takýchto miest vrátane prepojenia s cestnou sieťou. Cieľom v rámci tohto operačného programu je aj vybudovať infraštruktúru, ktoré bude slúžiť na kontrolu a prípravu vozového parku pre spoločnosť ZSSK Slovakrail. Nemôžeme zabúdať na modernizáciu staníc a zastávok, železničných zariadení. Spomenúť je potrebné aj veľmi dôležitý cieľ v rámci tejto prioritnej osi – optimalizácia grafikonu vlakovej dopravy. Týmto cieľom sa má dosiahnuť optimálna vzájomná previazanosť jednotlivých diaľkových spojov na kľúčových tratiach s ostatnými spojmi v uzlových staniciach.

Cieľom prioritnej osi č. 3 je vo všeobecnosti zvýšiť atraktivitu využívania verejnej osobnej dopravy. Tento cieľ v konečnom dôsledku zahŕňa v sebe aj železničnú dopravu v rámci integrovaného dopravného systému. Jeho modernizáciou a výstavbou sa má dosiahnuť optimalizácia počtu a umiestnenia prestupných bodov zo železničnej dopravy na verejnú hromadnú osobnú dopravu. To má zabezpečiť presun cestujúcich z individuálnej dopravy na koľajovú.

Koncom roka 2017 bol Operačný program Integrovaná infraštruktúra vyhlásený za najúspešnejší operačný program v rámci Slovenska. Ku koncu Marca 2018 sa podarilo vyčerpať celkovo 18,01 % z celkových vyčlenených zdrojov OPII, čo predstavovalo viac ako 711 miliónov eur. Zazmluvniť sa podarilo celkovo 27,8 % v celkovej výške 1,09 miliardy eur.

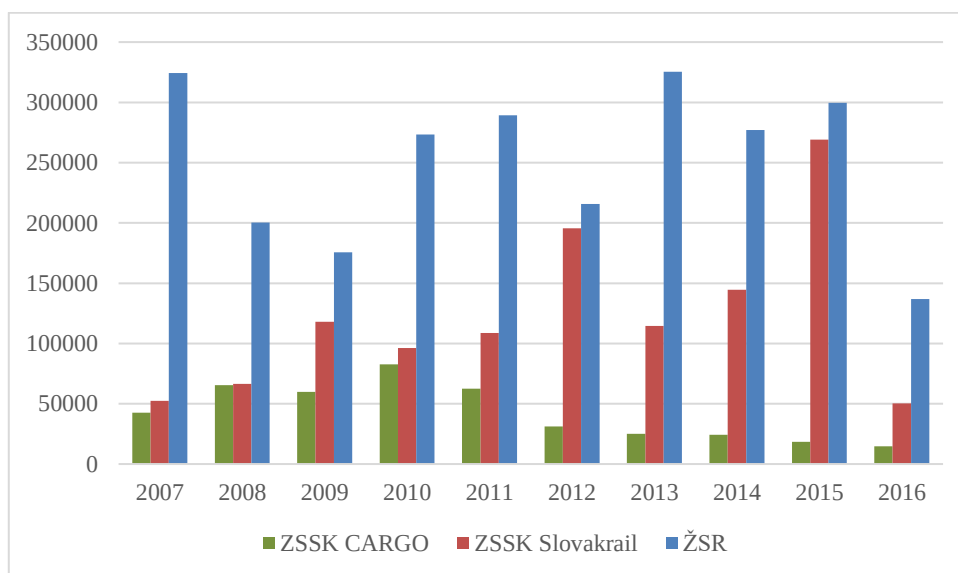
Vo februári 2018 sa prostredníctvom Operačného programu Integrovaná infraštruktúra podarilo zrealizovať a úspešne dokončiť v segmente železničnej dopravy projekt modernizácie trate Púchov – Žilina v úseku Dolný Hričov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/h v celkovej dĺžke 23 km, celkové náklady: 120 miliónov eur. Tento projekt predstavoval druhú fázu modernizácie úseku Považská Teplá – Žilina. Prvá fáza v úseku Považská Teplá – Dolný Hričov bola spolufinancovaná v rámci Operačného programu Doprava. V roku 2017 sa podarilo dostavať zriaďovaciu stanicu Žilina Teplica a vypracovať projektovú dokumentáciu pre výstavbu terminálu integrovanej osobnej prepravy v Trebišove.

4.3 Vplyv podpory rozvoja a modernizácie železničnej dopravy na vybrané ukazovatele

Podpora rozvoja a modernizácie v rámci železničnej dopravy by mala v konečnom dôsledku ovplyvniť rôzne ukazovatele spoločností, ktoré poskytujú služby v železničnej

sfére. Spomenúť môžeme napríklad investičnú činnosť alebo nákladovosť. Spoločnosť ŽSR ako správca železničnej infraštruktúry čerpá spomedzi všetkých železničných podnikov najviac zdrojov z európskych a štrukturálnych fondov (19 % z fondov EÚ). To by sa malo vo všeobecnosti odraziť v investičnej činnosti spoločnosti. Investičnou činnosťou týchto dvoch spoločností myslíme hlavne nákup, modernizáciu a rekonštrukciu vozňov a samotných rušňových vozidiel. Predpokladá sa, že investičná činnosť ostatných poskytovateľov železničných služieb bude s odstupom času rásť tiež. Je dosť pravdepodobné, že na investičnú činnosť jednotlivých spoločností (ZSSK CARGO, ZSSK Slovakrail) vplýva modernizácia celej železničnej infraštruktúry a tým sa predpokladá oneskorený efekt investičnej činnosti.

Graf 16: Porovnanie investičnej činnosti v jednotlivých spoločnostiach (v tis. eur)



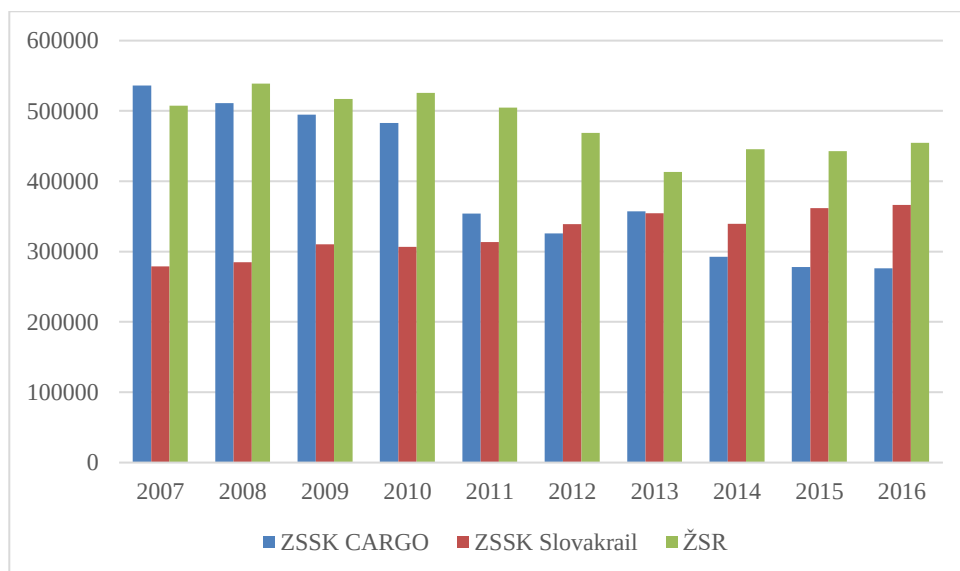
Zdroj: dáta z Výročných správ

Na grafe č. 16 vidíme, že investičná činnosť poskytovateľa osobnej železničnej dopravy ZSSK Slovakrail mierne navýšil investície počas programového obdobia. Vidíme, že od roku 2007, kedy začalo prvé programové obdobie investície mali rastúci trend. Následne druhá vlna rastu investícií začala v druhom programovom období. Pre tohto dopravcu môžeme konštatovať zvyšujúci sa trend investícií počas programových období s oneskoreným efektom. Výnimkou je iba rok 2016, kedy spoločnosť nemala rozbehnuté veľké projekty. No v najbližších rokoch má v pláne investovať viac ako 1 miliardu eur, ktorou plánuje zabezpečiť obnovu vozového parku a výstavby základní na údržbu v rámci

celého Slovenska. Je potrebné povedať, že Slovakrail je jedným z prijímateľov finančných prostriedkov zo štrukturálnych fondov Európskej únie. Dopravca nákladnej dopravy ZSSK CARGO medzi prijímateľov finančných prostriedkov zo spomínaných fondov nepatrí. Z toho dôvodu sú investičné akcie tohto poskytovateľa dopravných služieb v porovnaní s ostatnými spoločnosťami na nižšej úrovni. Vidíme, že pre tohto dopravcu sa investičná činnosť zvyšovala len počas prvých štyroch rokov programového obdobia 2007 – 2013. Následne investičná činnosť zaznamenala pokles a úroveň investičných akcií sa pohybuje v rovnakom trende až do súčasnosti. Dôvodom nižšej investičnej činnosti je niekoľkoročná vysoká zadlženosť, ktorá viedla k prijatiu opatrení investičných a nákladových položiek. V konečnom dôsledku môžeme konštatovať slabšiu závislosť modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry s investičnou činnosťou spoločnosti ZSSK CARGO.

Ako jednu z hypotéz sme si stanovili aj vplyv podpory modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry na prevádzkové náklady spoločnosti ŽSR a následne aj ostatných poskytovateľov dopravných železničných služieb. Vplyv modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry na jednotlivé spoločnosti spočíva v podpore úspor a znižovaní prevádzkových nákladov. Podobne ako pri investičnej činnosti aj tu sa očakáva, že dôjde k oneskorenému efektu.

Graf 17: Komparácia prevádzkových nákladov spoločností (v tis. eur)



Zdroj: dáta z Výročných správ

Na grafe č. 17 vidíme, že za sledované obdobie vo všeobecnosti poklesli prevádzkové náklady u spoločnosti ŽSR a ZSSK CARGO. U spoločnosti ZSSK CARGO dokonca môžeme sledovať, ako prevádzkové náklady poklesli až dvojnásobne. Tu môžeme konštatovať, že podporou modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry naozaj došlo k výraznému zlepšeniu a zároveň môžeme sledovať aj oneskorený efekt. Spoločnosť ZSSK Slovakrail naopak zaznamenala mierne rastúci trend. Prevádzkové náklady teda mierne stúpili, čo malo negatívny vplyv na výsledok hospodárenia (strata). Je teda potrebné, aby sa spoločnosť sústredila na optimalizáciu prevádzkových nákladov. V budúcnosti sa ale očakáva, že napriek modernizácii železničnej infraštruktúry a obnovy zastaraného vozového parku prostredníctvom OPII sa podarí spoločnosti prevádzkové náklady znížiť.

Tabuľka č. 5: Ukazovateľ prevádzkovej nákladovosti

Prevádzková nákladovosť	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ZSSK CARGO	1.083	1.100	1.373	1.276	0.954	1.034	0.968	0.987	0.978	0.994
ZSSK Slovakrail	0.951	0.968	0.803	0.895	1.003	0.999	1.004	1.008	1.011	1.006
ŽSR	1.075	1.073	1.189	1.215	1.050	0.955	0.859	0.970	0.939	0.975
Prevádzková nákladovosť bez dotácie prevádzkových výnosov										
ZSSK Slovakrail	2.445	2.220	2.745	2.611	2.903	2.771	2.809	2.724	2.742	2.912
ŽSR	1.439	1.650	1.730	1.724	2.372	2.172	1.869	2.129	2.225	2.343

Zdroj: dáta z Výročných správ

V tabuľke č. 5 sú znázornené hodnoty ukazovateľa prevádzkovej nákladovosti, ktorý hovorí o tom, koľko nákladov musí byť vynaložených na dosiahnutie 1 jednotky výnosov. Čím menšia je táto hodnota, tým menej nákladov musia spoločnosti vynaložiť a tým je to pre nich efektívnejšie. Tento stav sa všeobecne nazýva aj optimálny stav. V rámci našej tabuľky máme v posledných dvoch riadkoch zobrazený ukazovateľ prevádzkovej nákladovosti, ktorý je upravený a nezahŕňa dotáciu prevádzkových výnosov. Pre spoločnosť ZSSK CARGO tento ukazovateľ v tabuľke chýba z dôvodu absencie dotácie prevádzkových výnosov.

Spoločnosť ZSSK CARGO dosahovala hodnoty vyššie ako jedna v prvom programovom období 2007 – 2013. Najvyššia hodnota bola zaznamenaná v roku 2009, kedy spoločnosť na to aby dosiahla 1 jednotku výnosov, musela vynaložiť 1,37 jednotky nákladov. Ku koncu prvého programového obdobia a počas druhého programového obdobia už hodnoty poklesli pod hodnotu 1. Pri spoločnosti ZSSK Slovakrail naopak môžeme sledovať opačný trend ako u predchádzajúceho dopravcu. Hodnoty ukazovateľa

nákladovosti sa spočiatku pohybovali pod úrovňou 1. Ku koncu sledovaného obdobia sa nákladovosť mierne zvýšila a najvyššia hodnota bola zaznamenaná v roku 2015 (1.011).

Ukazovateľ nákladovosti bez dotácie prevádzkových výnosov pre analyzované spoločnosti dosahoval hodnoty vyššie ako 1. Spoločnosť ZSSK Slovakrail počas sledovaného obdobia neklesol pod hodnotu 2. Najvyššia hodnota bola zaznamenaná v roku 2016 na úrovni 2.91. To znamená, že spoločnosť by musela vynaložiť takmer 3 eurá nákladov aby dosiahla 1 euro výnosov. V prípade spoločnosti ŽSR ukazovateľ nákladovosti bez poskytnutej dotácie dosahoval nižšie hodnoty, a najvyššia hodnota bola dosiahnutá v roku 2016 na úrovni 2.34. V konečnom dôsledku môžeme konštatovať, že dotácia prevádzkových nákladov výrazne ovplyvňuje nákladovosť spoločností a tým vplýva aj na ich celkové hospodárenie.

Záver

Železničná doprava na Slovensku bola po rozdelení Československej republiky vo veľmi zlom a zastaralom stave. Technická úroveň na väčšine územia nedosahovala požadované parametre. Stav služieb, ktoré ponúkali železnice zákazníkom si vyžadoval zmenu. Zmena spočívala v zlepšení kvality služieb, ktorá tvorí základ zvyšovania atraktivity tohto druhu dopravy. K zhoršeniu celkovej situácii v rámci železničnej dopravy na Slovensku napomáhal aj fakt, že služby železničnej dopravy od roku 1993 boli ponúkané len štátnym dopravcom. Poskytovanie služieb bolo dlhodobo neprístupné pre dopravcov súkromnej sféry. Štátny dopravca tým pádom nemal žiadnu konkurenciu, nastavoval si ceny podľa potrieb a kvalita služieb tým pádom bola na minime. Prijatie nových legislatívnych opatrení na úrovni Európskej únie a následná liberalizácia pomohla zlepšiť stav železničnej dopravy na Slovensku.

Momentálna situácia je síce neporovnateľne lepšia ako v roku 1993, no zlepšenie technického stavu niektorých častí železničnej infraštruktúry si vyžaduje rekonštrukciu a modernizáciu. Preto je potrebné venovať pozornosť opatreniam, ktoré posunú úroveň železničnej dopravy na úroveň členských krajín Európskej únie. Slovenská republika má v súčasnosti možnosť využiť podporu Európskej únie pre dopravný sektor prostredníctvom Operačného programu Integrovaná infraštruktúra. Výsledkom má byť zvýšenie atraktivity pre ľudí, čo sa v konečnom dôsledku zobrazuje aj vo zvýšenom počte cestujúcich. Modernizácia a rozvoj dopravy má dopad aj na ukazovatele jednotlivých spoločností a tým ovplyvňuje aj celkové hospodárenie.

Železnice Slovenskej republiky plnia funkciu manažéra a správcu železničnej infraštruktúry v mene štátu. Počas sledovaného obdobia 2007 - 2017 spoločnosť mala možnosť čerpať finančné prostriedky zo štrukturálnych fondov Európskej únie. Môžeme konštatovať, že podpora z verejných zdrojov naozaj pomohla spoločnosti. Výsledok hospodárenia sa zo začiatku sledovaného obdobia bol záporný. Spoločnosť dosahovala stratu, ktorá bola najväčšia v roku 2010 (101 miliónov). Následne sa strata znižovala a v roku 2012 už spoločnosť vykázala zisk a takéto hospodárenie si zachovala až do súčasnosti. Modernizáciou sa podarilo aj znížiť nehodovosť v rámci železničnej infraštruktúry a dosiahnuť tak vyššiu úroveň bezpečnosti používateľov železničných priecestí, ale aj samotných cestujúcich. Nakoniec môžeme konštatovať aj mierne zvýšenie celkových výkonov dopravcov, aj keď tento ukazovateľ sme očakávali v konečnom

dôsledku na vyššej úrovni. Výkony v roku 2007 dosahovali úroveň necelých 50 miliónov vlakových kilometrov, neskôr vplyvom globálnej hospodárskej krízy výkony poklesli a v súčasnosti dosiahli opäť úroveň 50 miliónov. Príčinou nie až tak zvýšených výkonov ako sa očakávalo môžu byť zastaralé vozové parky jednotlivých poskytovateľov dopravných železničných služieb ale aj nedokončené výstavby úsekov železničných tratí.

V záverečnej časti sme si opísali vplyv modernizácie a vývoja železničnej dopravy prostredníctvom verejných zdrojov na znižovanie prevádzkových nákladov a zvyšovanie investičnej činnosti jednotlivých spoločností. Naša hypotéza, ktorá hovorila o znižovaní prevádzkových nákladov vplyvom modernizácie železničnej infraštruktúry sa potvrdila len u spoločnosti ŽSR a ZSSK CARGO. Spoločnosť ZSSK Slovakrail počas sledovaného obdobia zaznamenala zvýšenie, ale v súčasnosti opäť nákladovosť klesá. Dôvodom prechodného nárastu mohlo byť spomalenie plánu modernizácie dopravnej infraštruktúry a v súčasnosti sa ukazuje jav neskoršieho sa prejavovania efektov. Fakt znižovania a útlmu nákladovosti v súčasnosti v ZSSK Slovakrail dokazuje, že ak by sa modernizácia neuskutočnila, došlo by k oveľa vyššiemu nárastu nákladovosti. Druhá hypotéza, ktorá hovorila o zvyšovaní investičnej aktivity bola potvrdená len už spoločnosť ŽSR a ZSSK Slovakrail. Spoločnosť ZSSK CARGO posledných 5 rokov znížila svoje investičné aktivity z dôvodu vysokej zadlženosti. Dôvodom tohto zníženia môže aj fakt, že spoločnosť nie je príjemcom dotácií z Európskej únie prostredníctvom Operačného programu Integrovaná infraštruktúra.

Zoznam bibliografických údajov

Knižné zdroje a zborníky:

1. DUBECOVÁ, I. 2000. Regionálna analýza a plánovanie. Nitra : SPU, 2000. ISBN 80-7137-805-4
2. FAITH, P. 2008. Doprava v územnom plánovaní. Žilina : EDIS, Žilinská univerzita, 2008. ISBN 978-80-8070-835-1
3. GAŠPARÍK, J a kol. 2008. *Základy železničnej dopravnej prevádzky*. Žilina : EDIS – vydavateľstvo Žilinskej univerzity, 2008. 339 s. ISBN 978-80-8070-881-8
4. KENDRA, M., MEŠKO P. 2009. *Dopravná Geografia*. Žilina : EDIS vydavateľstvo ŽU, 2009. 90s. ISBN 978-80-554-0182-9
5. KUBÁČEK, J. a kol. 2007. *Dejiny železníc na území Slovenska*. Bratislava : Železnice SR, 2007 . 236 s. ISBN 978-80-968864-5-6
6. LAUKO, V. – TOLMÁČI, L. – DUBCOVÁ A. 2006. *Humánna Geografia Slovenskej republiky*. Bratislava : KARTPRINT, 2006. 200s. ISBN 80-88870-56-9.
7. LIŽBETIN, J. E. – Klapita, V. 2010. *Intermodálna preprava*. Žilina EDIS – vydavateľstvo Žilinskej univerzity, 2010. 119 s. ISBN 978-80-554-0266
8. PEKOVÁ, J. a kol. 2008. Veřejná správa a finance veřejného sektoru. 3. Prepracované vyd. Praha: ASPI, 2008. 712 s. ISBN 978-80-7357-351-5.
9. TOMEŠ, Z. a kol. 2006. *Ekonomické aspekty železničnej dopravy*. Brno : Masarykova univerzita, 2006. 77 s. ISBN 80-210-4220-6
10. TOMOVÁ, A.: *Modely štrukturálnej reformy železníc*. EDIS vydavateľstvo ŽU, 2010. ISBN 978-80-554-0188-1
11. VOLESKÝ K. a kol. 1995. *Kombinovaná doprava*. Žilina: Vysoká škola dopravy spojov, 1995. 232 s. ISBN 80-7100-268-2

Internetové zdroje:

12. Arriva Slovakia, a. s., Dostupné na: <https://arriva.sk/doprava/#vlakova_doprava>

13. Európska komisia pre Európu. *European agreement on important international combined transport lines and related installations (AGTC)*. [online]. Ženeva, 1991, Dostupné na: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/agtce.pdf>>
14. GULÍK, Jozef. 2003 – 2013. [online]. Bratislava, 2013, Dostupné na: <<https://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/4812-2003-2013/>>
15. Magazín o železničiach na Slovensku, Dostupné na: <<https://www.zeleznicne.info>>
16. MDV SR – *Jednotná vízia železničného sektora v SR – vyhodnotenie doterajšieho priebehu revitalizácie železničných spoločností a určenie ich vzájomnej koordinácie zo strany MDV SR*. [online]. Bratislava, Dostupné na: <<http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=131820>>
17. MDV SR - *Operačný program Doprava*. [online]. Bratislava, 2015, Dostupné na: <www.telecom.gov.sk/index/open_file.php?file=doprava/dopinfra/program/Dokumenty/OPD6/OP_Doprava_verzia_6_0.pdf>
18. MDV SR – *Operačný program Integrovaná infraštruktúra*. [online]. Bratislava, 2017, Dostupné na: <https://www.opii.gov.sk/download/d/4-0/opii_4_0.pdf>
19. MDV SR – *Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020* [online]. Bratislava, Dostupné na: <<http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=160211>>
20. MDV SR – *Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030* [online]. Bratislava, Dostupné na: <<http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=213979>>
21. MENDROŠOVÁ, Katarína – MAŠEK, Jaroslav, *Súkromní dopravcovia na železničnom dopravnom trhu v SR a EÚ*. [online]. Dostupné na: <http://www.itregp.cz/media/65434/ma_ek_mendro_ov__2010.pdf>
22. PARTNERSKÁ DOHODA Slovenskej republiky na roky 2014 – 2020, Dostupné na: <<http://www.partnerskadohoda.gov.sk/zakladne-dokumenty/>>
23. PIETRANTONIO DI, Loris. PELKMANS, Jacques. 2004. *The Economics of EU Railway Reform*. Journal of Network Industries. [online]. Dostupné na: <<http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/178359170400500304>>
24. Prehľad finančných ukazovateľov Express Group a. s. Dostupné na: <<https://finstat.sk/35795123>>

25. Prehľad finančných ukazovateľov PSŽ, a. s. Dostupné na:
<<https://finstat.sk/35858664>>
26. Prvá Slovenská železničná, a. s., Dostupné na:
<<http://www.psz.sk/profil-firmy/>>
27. RegioJet, a. s., *Ako to všetko začalo*. [online]. Dostupné na:
<<https://www.regiojet.sk/o-nas/nas-pribeh/>>
28. Štatistický úrad Slovenskej republiky, Dostupné na: <<http://www.statistics.sk>>
29. Výročné správy LEO Express, a. s., Dostupné na:
< <https://www.leoexpress.com/o-nas/pre-investorov>>
30. Výročné správy Železníc Slovenskej republiky, Dostupné na:
< <https://www.zsr.sk/o-nas/vyrocne-spravy/>>
31. Výročné správy Železničnej spoločnosti CARGO Slovakia, a. s., Dostupné na:
< <http://www.zscargo.sk/media/vyrocne-spravy>>
32. Výročné správy Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s., Dostupné na:
< <http://www.slovakrail.sk/sk/o-spolocnosti/vyrocne-spravy0.html>>
33. Železnice Slovenskej republiky. *Vývoj ŽSR po rozdelení Československej republiky*. [online]. Bratislava, 2010, Dostupné na: <http://www.zsr.sk/slovensky/historia-zeleznic/od-roku-1993/vyvoj-zsr-po-rozdeleni-csd.html?page_id=1323>
34. Železnice Slovenskej republiky. *ŽSR - zrušené trate*. [online]. Bratislava, 2013, Dostupné na: <http://www.zsr.sk/slovensky/media-room/archiv-vyjadreni-2013/januar/zsr-zrusene-trate.html?page_id=2193>
35. Železničná spoločnosť Slovensko. *Projekt transformácie a reštrukturalizácie Železníc SR*. [online]. Bratislava, 2000, Dostupné na:
<http://www.slovakrail.sk/en/news/projekt_transformacie_a_re%C5%A1trukturalizacie_%C5%BDeleznic_sr.html?no-graphics=0>
36. Železničné.info. *Zoznam železničných tratí určených na zrušenie*. [online]. Bratislava, 2017, Dostupné na:
<<https://www.zeleznicne.info/view.php?cislocianku=2017050001>>

Prílohy

- Príloha č. 1:** Zoznam projektov v rámci Operačného programu Doprava týkajúcich sa železničnej dopravy
- Príloha č. 2:** Zoznam projektov v rámci Operačného programu Doprava týkajúcich sa železničnej dopravy
- Príloha č. 3:** Infraštruktúra železničnej dopravy pred realizáciu opatrení Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020/CEF
- Príloha č. 4:** Infraštruktúra železničnej dopravy po realizácii opatrení Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020/CEF

**Príloha č. 1: Zoznam projektov v rámci Operačného programu Doprava týkajúcich
sa železničnej dopravy**

Prioritná os 1 – Železničná infraštruktúra

P. č.	Názov projektu
1.	Modernizácia trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, úsek Nové Mesto nad Váhom – Zlatovce
2.	Modernizácia trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, úsek Zlatovce – Trenčianska Teplá
3.	Modernizácia trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, úsek Trenčianska Teplá – Beluša
4.	Modernizácia trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, úsek Beluša – Púchov
5.	Modernizácia trate Žilina – Krásno nad Kysucou
6.	Modernizácia ŽST Čierna nad Tisou
7.	Modernizácia trate Púchov – Žilina, úsek: Považská Teplá - Žilina
8.	Žilina Teplička, zriaďovacia stanica
9.	ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, projektová dokumentácia*
10.	Košice – Kostofany nad Hornádom (nultá stavba pre IKD), projektová dokumentácia a realizácia*
11.	Modernizácia koridoru Čadca št. hr. – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo) – železničná trať, projektová dokumentácia*
12.	Projekt zabezpečenia prístupu osôb s obmedzenou mobilitou k službám osobnej železničnej dopravy*
13.	Štúdia realizovateľnosti – aktualizácia, úsek: Žilina – Košice – Čierna nad Tisou*
14.	Elektrifikácia trate Devínska Nová Ves – Marchegg*
15.	Zavedenie systému ERTMS na trati BA – ZA – CA – CA štátna hranica SK/CZ*
16.	Zvyšovanie úrovne zabezpečenia železničných priecestí*
17.	Projektová dokumentácia, úsek Liptovský Mikuláš – Košice
	Úsek Liptovský Mikuláš – Poprad*
	Úsek Poprad – Krompachy*
	Úsek Krompachy – Kysak*
	Úsek Kysak – Košice*
	*národné projekty (celkové náklady do 50 mil. Eur)

Prioritná os 3 – Infraštruktúra intermodálnej prepravy

P. č.	Názov projektu
1.	Verejný terminál intermodálnej prepravy Žilina*
2.	Verejný terminál intermodálnej prepravy Bratislava*
3.	Verejný terminál intermodálnej prepravy Košice*
4.	Inteligentný dopravný systém riadenia terminálov intermodálnej prepravy v SR*
5.	Verejný terminál intermodálnej prepravy Leopoldov*
	*národné projekty (celkové náklady do 50 mil. Eur)

Prioritná os 4 – Infraštruktúra integrovaných dopravných systémov

P. č.	Názov projektu
1.	Stavby integrovanej koľajovej dopravy Košice, projektová dokumentácia*
2.	Prepojenie koridorov na území mesta Bratislava a napojenie letiska, projektová dokumentácia*
3.	Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Veľká Ida – Moldava n/Bodvou, projektová dokumentácia + realizácia*
4.	Elektrifikácia Bánovce – Humenné, projektová dokumentácia*
5.	Elektrifikácia Leopoldov – Nitra – Šurany, projektová dokumentácia*
6.	Zástavka Bratislava Vinohrady, modernizácia (vrátane príslušných traťových úsekov), projektová dokumentácia + realizácia*
7.	Zdvojkolaženie a elektrifikácia trate Bratislava Nové Mesto – Dunajská Streda, projektová dokumentácia*
8.	Zdvojkolaženie trate Bratislava hl. stanica – Bratislava Nové Mesto*
9.	ŽSR, Interoperabilita v uzle Bratislava*

Prioritná os 6 – Železničná verejná osobná doprava

P. č.	Názov projektu
1.	Projekt obnovy ŽKV ZSSK

**Príloha č. 2: Zoznam projektov v rámci Operačného programu Doprava týkajúcich
sa železničnej dopravy**

**Prioritná os 1 – Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných
prostriedkov**

P. č.	Názov projektu
1.	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), realizácia úseku Paludza – Liptovský Hrádok
2.	Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR - Čadca – Krásno nad Kysucou, úsek Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo)
3.	ŽSR, Uzol Bratislava
4.	ŽSR, Modernizácia železničnej trate Púchov – Žilina, pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. – I. etapa, úsek Púchov – Považská Teplá
5.	ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, I. etapa
6.	Modernizácia vozového parku ŽKV v rámci OPII – 2. časť
7.	ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina, pre rýchlosť do 160 km/hod., II. etapa – (úsek Považská Teplá /mimo/ - Žilina /mimo/), 2. fáza (Dolný Hričov – Žilina), realizácia*
8.	Elektrifikácia trate Devínska Nová Ves – št. hranica SR/A, realizácia*
9.	ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina – projektová dokumentácia DSP, DRS a DVZ*
10.	Zavedenie ERTMS na koridore č. IV Kúty št. hr. SR/ČR – uzol BA (ETCS L2 + GSM R), projektová dokumentácia*
11.	Implementácia TSI v podmienkach ŽSR*
12.	Dodanie a inštalácia systému ETCS do 25 ks EMU (electric multiple units)*
13.	ŽSR, Diagnostické vozidlá*
14.	Modernizácia ŽKV v rámci regionálnej železničnej osobnej dopravy prostredníctvom inovatívnych riešení*
15.	ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdiá realizovateľnosti*
16.	Modernizácia vozového parku ŽKV v rámci OPII – 1. časť*
17.	ŽSR, Implementácia ERTMS na úseku Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR*
	*národné projekty

Prioritná os 3 – Verejná osobná doprava

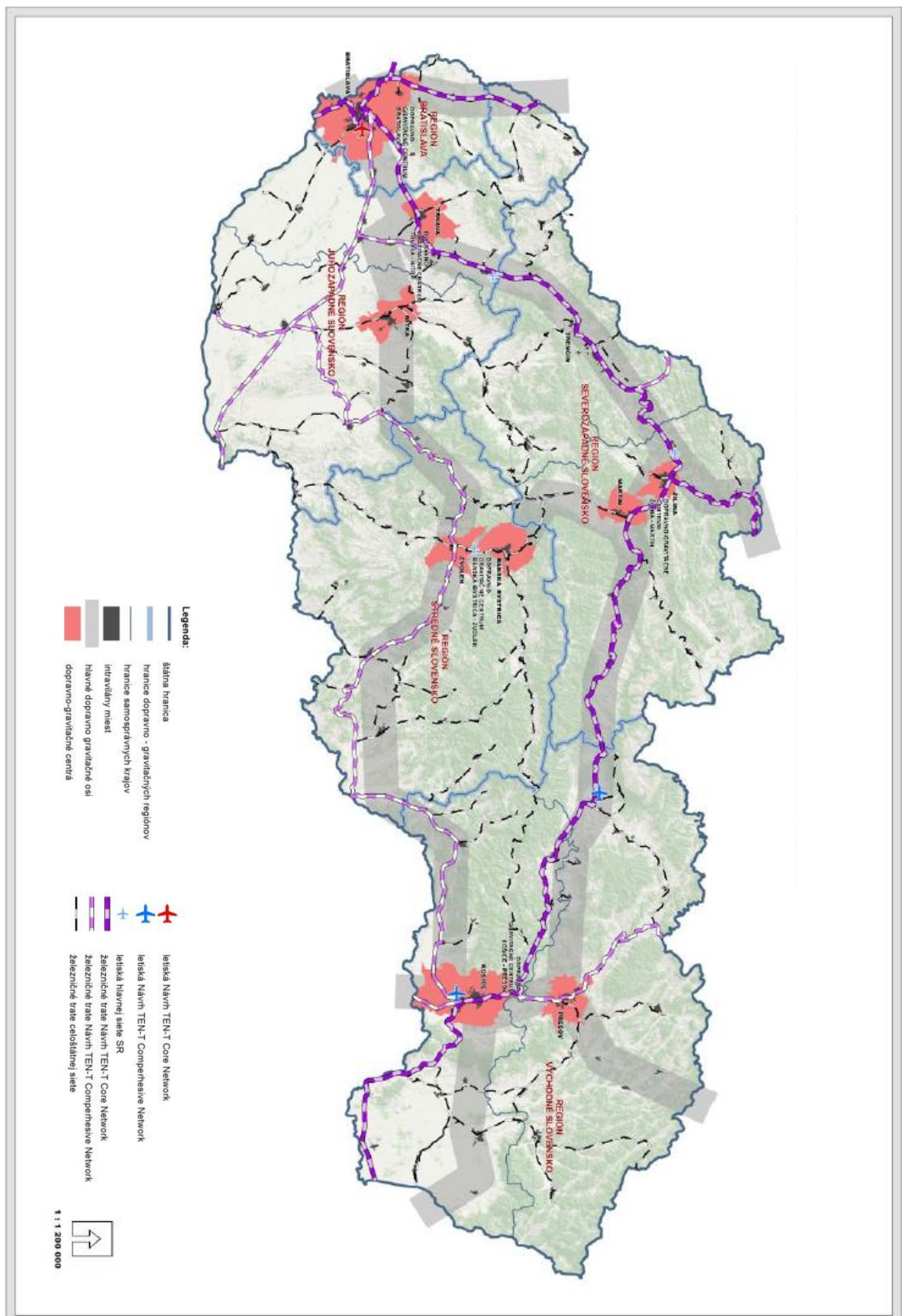
P. č.	Názov projektu
1.	ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislava, úsek Devínska Nová Ves – Bratislava hlavná stanica – Podunajské Biskupice, TIOP č. 3 – projektová dokumentácia (DÚR)*
2.	ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislava, úsek Devínska Nová Ves – Bratislava hlavná stanica – Podunajské Biskupice, TIOP č. 1, 2, 4, 5, 6, 7, – projektová dokumentácia (DÚR)*
3.	ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislava, úsek Devínska Nová Ves – Bratislava hlavná stanica – Podunajské Biskupice, TIOP č. 1 – projektová dokumentácia (DSPRS)*
4.	ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislava, úsek Devínska Nová Ves – Bratislava hlavná stanica – Podunajské Biskupice, TIOP č. 2 – projektová dokumentácia (DSPRS)*
5.	ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislava, úsek Devínska Nová Ves – Bratislava hlavná stanica – Podunajské Biskupice, TIOP č. 3 – projektová dokumentácia (DSPRS)*

6.	ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislava, úsek Devínska Nová Ves – Bratislava hlavná stanica – Podunajské Biskupice, TIOP č. 5 – projektová dokumentácia (DSPRS)*
7.	ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislava, úsek Devínska Nová Ves – Bratislava hlavná stanica – Podunajské Biskupice, TIOP č. 6 – projektová dokumentácia (DSPRS)*
8.	ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislava, úsek Devínska Nová Ves – Bratislava hlavná stanica – Podunajské Biskupice, TIOP č. 7 – projektová dokumentácia (DSPRS)*
9.	ŽSR, Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov, projektová dokumentácia (DÚR, DSPRS)
10.	Výstavba terminálov integrovanej osobnej prepravy v košickom regióne (TIOP Trebišov), realizácia*
11.	Výstavba terminálov integrovanej osobnej prepravy v Bratislave – Devínska Nová Ves, realizácia*
12.	Výstavba terminálov integrovanej osobnej prepravy v Bratislave – Lamačská brána, realizácia*
13.	Výstavba terminálov integrovanej osobnej prepravy v Bratislave – Patrónka, realizácia*
14.	Výstavba terminálov integrovanej osobnej prepravy v Bratislave – Bratislava – Mladá garda, realizácia*
15.	Výstavba terminálov integrovanej osobnej prepravy v Bratislave – Bratislava – Ružinov, realizácia*
16.	Výstavba terminálov integrovanej osobnej prepravy v Bratislave – Bratislava – Vrakuňa, realizácia*
17.	Výstavba terminálov integrovanej osobnej prepravy v Bratislave – Bratislava – Trnávka, realizácia*
	*národné projekty

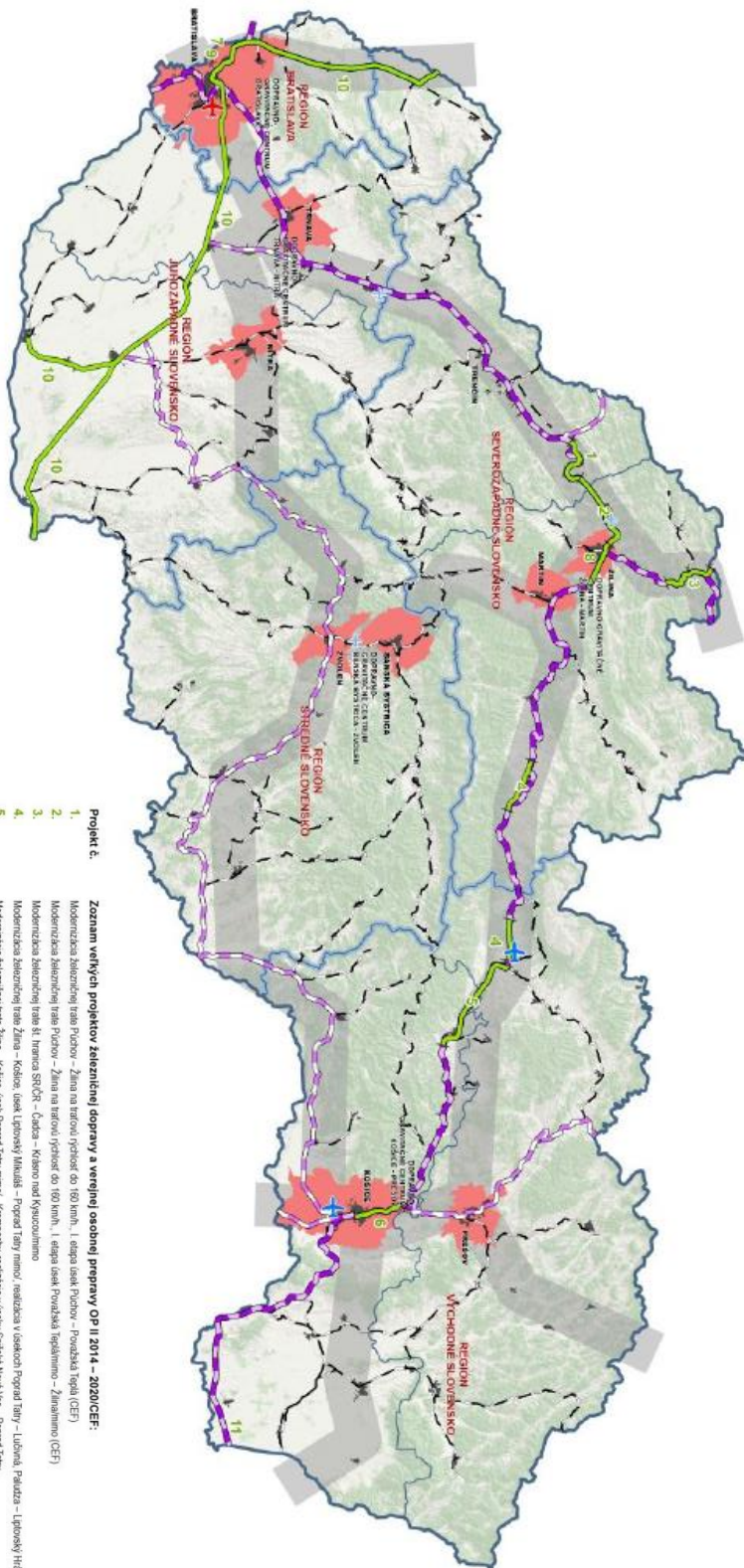
Prioritná os 5 – Železničná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE)

P. č.	Názov projektu
1.	Zavedenie ERTMS na koridore č. IV Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno (ETCS L2 + GSM R)
2.	ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné, projektová dokumentácia (DÚR, DSP, DRS)*
3.	ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné, realizácia*
4.	Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia*
5.	Zavedenie ERTMS na koridore č. IV BA – Nové Zámky – Štúrovo / Komárno (ETCS L2 + GSM R), projektová dokumentácia*
6.	Komunikačná infraštruktúra služieb telematiky ŽSR*
7.	Modernizácia ŽSR Hronský Beňadik, projektová dokumentácia*
8.	Modernizácia ŽSR Hronský Beňadik, realizácia*
9.	Optimalizácia infraštruktúry na trati Trnava (mimo) – Sereď (vrátane) za účelom zefektívnenia GVD*
10.	Centralizácia riadenia systémov bezpečnosti objektov ŽSR a zabezpečenie štandardov železničných staníc – mimo TEN-T Core*
11.	Vybudovanie infraštruktúry na kontrolu a prípravu vozového parku železničnej osobnej dopravy – Nové Zámky*
12.	Vybudovanie infraštruktúry na kontrolu a prípravu vozového parku železničnej osobnej dopravy – Zvolen*
13.	Vybudovanie infraštruktúry na kontrolu a prípravu vozového parku železničnej osobnej dopravy – Humenné*
	*národné projekty

Príloha č. 3: Infraštruktúra železničnej dopravy pred realizáciou opatrení Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020/CEF



Legenda:	
	štatna hranica
	hranice dopravného - gravitačného regiónu
	hranice dopravného - gravitačného regiónu
	hranice samosprávnych krajov
	intravilány miest
	hlavná dopravná gravitačná os
	dopravná-gravitačná centrá
	letiská Návn TEN-T Core Network
	letiská Návn TEN-T Comprehensive Network
	letiská hlavné siete SR
	železničné trate Návn TEN-T Core Network
	železničné trate Návn TEN-T Comprehensive Network
	železničné trate celostátnej siete
	železničné trate zoznamu veľkých projektov OP II



Projekt č. **Zoznam veľkých projektov začlenených doprava a verejnou osobnou dopravou (OP) v 2014 - 2020 CEF:**

1. Modernizácia železničnej trate Puciova - Žilina na traťovej rýchlosti do 160 km/h, 1. etapa úsek Puciova - Považská Teplica (CEF)
2. Modernizácia železničnej trate Puciova - Žilina na traťovej rýchlosti do 160 km/h, 2. etapa úsek Puciova - Považská Teplica (CEF)
3. Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek Lúčky - SRČR - Čadca - Košice nad Myskovcom
4. Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek Lúčky - Múľatka - Poprad 1. etapy mimoúťľahovej a úsekov Poprad 1. etapy - Lúčky - Považská Teplica - Liptovský Hrádok
5. Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek Poprad 1. etapy - Liptovský Hrádok - Poprad 1. etapy mimoúťľahovej a úsekov Poprad 1. etapy - Lúčky - Považská Teplica - Liptovský Hrádok
6. Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek Považská Teplica - Košice
7. Modernizácia, špeciálna údržba Bratislava
8. Modernizácia, špeciálna údržba Bratislava
9. NS údržba Bratislava 2. etapy Bratislava - Jaroslavov úsek
10. Zverejnenie ERTIS na konverziu č. IV Kódy BA - Nové Zámky - Slavkov - Komárno, vrátane úseku Bratislava (ETCS 12 - GSM R)
11. Činnosti na trase, modernizácia úseku

ide o predbežný zoznam veľkých projektov, realizáciu ktorých musí potvrdiť relevantná štúdia realizovateľnosti daného koridoru.



1 / 1 200 000