EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE

NÁRODOHOSPODÁRSKA FAKULTA

Evidenčné číslo: 101006/B/2018/36097107841725956

ANALÝZA VEREJNÝCH VÝDAVKOV V OBLASTI ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY NA ÚZEMÍ SLOVENSKA V OBDOBÍ OD VSTUPU SLOVENSKEJ REPUBLIKY DO EURÓPSKEJ ÚNIE

Bakalárska práca

Bratislava 2018 **Tomáš Mičko**

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE

NÁRODOHOSPODÁRSKA FAKULTA

ANALÝZA VEREJNÝCH VÝDAVKOV V OBLASTI ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY NA ÚZEMÍ SLOVENSKA V OBDOBÍ OD VSTUPU SLOVENSKEJ REPUBLIKY DO EURÓPSKEJ ÚNIE

Bakalárska práca

Študijný program: Financie, bankovníctvo a investovanie

Študijný odbor: Financie, bankovníctvo a investovanie

Školiace pracovisko: Katedra financií

Vedúci záverečnej práce: Ing. Anton Čiernik, PhD.

Bratislava 2018 **Tomáš Mičko**

Čestné vyhlásenie

Čestne vyhlasujem, že záverečnú prácu som vypracoval samostatne a uviedol som všetku použitú literatúru, ktorú som pri vypracovaní použil.

Dátum: 14.5.2018 **.....**

(podpis študenta)

Poďakovanie

Chcel by som sa poďakovať vedúcemu bakalárskej práce Ing. Antonovi Čiernikovi, PhD. za všetok investovaný čas, odbornú pomoc a konštruktívne pripomienky, ktoré mi v značnej miere pomohli pri písaní tejto bakalárskej práce.

ABSTRAKT :

MIČKO, Tomáš: *Analýza verejných výdavkov v oblasti železničnej infraštruktúry na území Slovenska v období od vstupu Slovenskej republiky do Európskej únie*. – Ekonomická univerzita v Bratislave. Národohospodárska fakulta; Katedra financií. – Vedúci záverečnej práce: Ing. Anton Čiernik, PhD. – Bratislava: NHF EU, 2018, 49 s.

Cieľom záverečnej práce je analýza verejných výdavkov v oblasti železničnej infraštruktúry na území Slovenska a poukázanie na význam a vplyv prostriedkov európskych štrukturálnych a investičných fondov, ako aj štátneho rozpočtu SR, pri financovaní modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry v našich podmienkach. Práca je rozdelená do 3 kapitol, obsahuje 8 grafov, 6 tabuliek, 2 schémy a mapu. Prvá kapitola sa zaoberá vývojom železničnej infraštruktúry na Slovensku, následne skúma a popisuje proces modernizácie železničnej infraštruktúry a jeho úskalia, najmä z finančnej, resp. výdavkovej strany verejných rozpočtov. Tretia kapitola analyzuje verejné výdavky týkajúce sa železničnej infraštruktúry, najprv prevádzkové, neskôr i kapitálové výdavky. Výsledkom práce je zistenie, že pri alokovaní kapitálových výdavkov na modernizáciu železničnej infraštruktúry sa znižujú prevádzkové výdavky. Práca na záver taktiež skúma efektívnosť doposiaľ vynaložených verejných výdavkov na železničnú infraštruktúru a modernizáciu.

Kľúčové slová:

efektívnosť, európske štrukturálne a investičné fondy, nenávratný finančný príspevok, verejné výdavky, železničná dopravná infraštruktúra

ABSTRACT:

MIČKO, Tomáš: *Analysis of the public expenditures in the domain of railway infrastructure in Slovakia in the period throughout the membership of the Slovak Republic in European Union.* – University of Economics in Bratislava. Faculty of National Economy; Department of Finance. The supervisor of bachelor thesis: Ing. Anton Čiernik, PhD. – Bratislava: FNE UE, 2018, 49 p.

The final thesis aims to analyze public expenditures in the domain of railway infrastructure in Slovakia and also to point out importance and impact of The European structural and investment funds, as well as state budget of the Slovak Republic to upgrade and develop railway infrastructure in our conditions. The thesis is divided into three chapters and it contains eight graphs, six tables, two diagrams and a map. The first chapter deals with the development of railway infrastructure in the Slovak Republic and subsequently examines and describes the process of modernization of railway infrastructure and its obstacles, mainly from the side of public expenditures. The third chapter analyzes the public spending of railway infrastructure, firstly from the side of operational expenditures, secondly capital expenditures. The result of this bachelor thesis is the finding that allocation of capital expenditures for the modernization of railway infrastructure reduces operational expenditures. At the end the thesis examines the efficiency of public expenditures already spent on railway infrastructure and its modernization.

Keywords:

efficiency, European structural and investment funds, non-repayable financial contribution, public expenditures, railway transport infrastructure

OBSAH

Úvod **8**

1. SÚČASNÝ STAV ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY V SLOVENSKEJ REPUBLIKE **9**

1.1. Prehľad a vývoj odvetvia železničnej dopravy na území Slovenska **9**

1.1.1 Budovanie železničného koridoru 9

1.1.2 Železničná infraštruktúra v ére samostatnosti Slovenskej republiky 10

1.2. Zdroje financovania ŽSR **12**

1.3. Financovanie železničnej dopravy a železničnej infraštruktúry **14**

1.3.1 Financovanie železničnej infraštruktúry – Zdroje financovania 2000 – 2006 16

1.3.2 Financovanie železničnej infraštruktúry – Zdroje financovania 2007 – 2013 19

1.3.3 Aktuálny stav a financovanie železničnej infraštruktúry – Zdroje financovania 2014 – 2020 21

2. CIEĽ PRÁCE, METODIKA A METÓDY SKÚMANIA **26**

3. VÝSLEDKY PRÁCE A DISKUSIA **28**

3.1 Verejné výdavky **28**

3.1.1 Členenie verejných výdavkov 28

3.2 Verejné výdavky v kontexte železničnej infraštruktúry **29**

3.2.1 Prevádzkové výdavky ŽSR 29

3.2.2 Kapitálové výdavky ŽSR. 32

3.2.3 Štátny rozpočet v kontexte železničnej infraštruktúry 35

3.2.4 Porovnanie vynaložených kapitálových výdavkov z verejných rozpočtov na železničnú a diaľničnú dopravnú cestu. 37

3.3 Hodnotenie vplyvu a efektívnosti vynaložených verejných výdavkoch vo forme investícií na železničnú infraštruktúru. 39

3.3.1 Efektívnosť vynaložených verejných výdavkov z pohľadu subjektov tvoriacich ponuku na trhu železničnej dopravy. 40

3.3.2 Efektívnosť vynaložených verejných výdavkov z pohľadu spotrebiteľov tvoriacich dopyt na trhu železničnej dopravy 42

3.4 Vlastné odporúčania a návrhy 43

Záver 45

Zoznam použitej literatúry 46

Úvod

V posledných rokoch bola v slovenskej spoločnosti a médiách často diskutovaná téma cestnej dopravy a významnosť financovania diaľničnej siete. Aj keď význam cestnej dopravy je z pohľadu ekonomiky Slovenska veľký, je potrebné sa sústrediť na podporu rozvoja železničnej dopravy a to hlavne z pohľadu nevyhnutnosti orientácie na udržateľné spôsoby prepravy.

Kľúčovú úlohu pre zastavenie stagnácie v prípade železničnej dopravy na Slovensku malo schválenie národného projektu modernizácie železničnej trate na úseku Bratislava – Žilina. Rozhodujúca časť prác spojená s týmto projektom bola vykonaná v rámci programového obdobia 2007 – 2013, ako aj v rámci súčasného programového obdobia 2014 – 2020.

Práca sa zameriava na analýzu vplyvu verejných zdrojov alokovaných na podporu rozvoja železničnej dopravy, ktorých rozhodujúcu časť tvorili prostriedky nenávratnej finančnej pomoci z európskych štrukturálnych a investičných fondov. Domáce i zahraničné skúsenosti predpokladajú, že možnosť ako obmedziť rast prevádzkových výdavkov, spočíva v alokovaní kapitálových výdavkoch na modernizáciu a výstavbu novej železničnej infraštruktúry. Súčasťou analýzy je aj identifikácia efektov v oblasti železničnej dopravy v dôsledku modernizácie a výstavby železničnej dopravnej infraštruktúry.

Slovensko má pomerne hustú železničnú dopravnú sieť, pričom podstatná časť je súčasťou Paneurópskych dopravných koridorov a taktiež Transeurópskej dopravnej siete TEN-T. Práca sa taktiež sústreďuje na zdroje financovania spojené so zabezpečením prevádzky tejto siete, ako aj jej následnej modernizácie a výstavby. Zámerom práce je preskúmať, aké dopady majú spomenuté verejné výdavky na železničnú infraštruktúru počas analyzovaného časového obdobia a to predovšetkým s cieľom zhodnotiť ich efektívnosť.

Práca je rozdelená do troch kapitol. Tieto postupne dôkladne analyzujú kapitálové a prevádzkové výdavky, ktoré sú alokované na železničnú infraštruktúru na území Slovenska. V záverečnej časti práce sú na základe syntézy zistených výsledkov identifikované dopady verejných zdrojov alokovaných na podporu rozvoja železničnej dopravy.

1. SÚČASNÝ STAV ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY V SLOVENSKEJ REPUBLIKE

1.1. Prehľad a vývoj odvetvia železničnej dopravy na území Slovenska

1.1.1 Budovanie železničného koridoru

Prvé reálne kontúry budovania železnice na našom území boli zaznamenané v roku 1836.[1] Prvý železničný úsek Bratislava – Svätý Jur bol dokončený v roku 1840 a následne bol zaradený do európskej železničnej magistrály ako úsek konskej železnice. Do roku 1846 bol tento úsek predĺžený do Trnavy, neskôr až do Serede. Táto trať plnila svoj účel až do 70. rokov 19. storočia. Prvý parný vlak na naše územie dorazil v roku 1848 a na tej iste trase boli o dva roky neskôr úspešne prepojené mestá Viedeň – Bratislava – Budapešť. Zlá finančná situácia v Uhorsku si za obeť vyžiadala poštátnenie Uhorských centrálnych železníc a zaradenie do siete rakúskych štátnych železníc v roku 1850. Keďže štátny deficit v tom období rýchlo rástol, štát bol nútený predať všetky rakúske štátne železnice francúzskemu konzorciu.

Prelomovou udalosťou na železnici sa stal rok 1869, resp. 1872, kedy bola vo veľmi krátkom čase postavená najdôležitejšia železničná tepna tohto obdobia, Košicko-bohumínska železnica v dĺžke 368 kilometrov. Dostavaním tejto tepny sa uvádza, že na Slovensku bolo spolu 888 kilometrov železníc.[2] Ďalšie budovanie železníc na dlhé desaťročia ovplyvnila ekonomická recesia, krach viedenskej burzy a pod. Tempo budovania železníc sa spomalilo a na istý čas sa úplne pozastavilo.

S príchodom spoločnej Československej republiky prišli aj nové výzvy a ciele pre železnice. Prioritou bolo udržanie ich prevádzkyschopnosti a budovanie menších úsekov. Za zmienku stojí napríklad jeden z najkrajších úsekov slovenských železníc vôbec, a to Červená Skala – Telgárt vybudovaný v roku 1933 a viacero úsekov na strednom Slovensku, hlavne v okolí Banskej Bystrice.

---

[1]ŽSR. *Prvé železnice*. [online]. [cit.2018.03.3] Dostupné na internete: <https://www.zsr.sk/o-nas/historia-zeleznic/prve-zeleznice/>

[2]ŽSR. *História železníc*. [online]. [cit.2018.03.3] Dostupné na internete: <https://www.zsr.sk/o-nas/historia-zeleznic/1867-1873/>

Počas vojny boli železnice naplno využívané najmä na prepravu vojenského materiálu a dielov. Taktiež sa pripravilo veľa nových projektov a projektov obnovy, no tieto projekty sa zväčša dokončili až po skončení vojny. Konkrétne po roku 1949, kedy boli všetky železnice na území Slovenska zoštátnené. Medzi významnejšie projekty realizované od roku 1945 po rok 1992, resp. 1968, patria napríklad: rekonštrukcie trate do Vysokých Tatier, rekonštrukcia tzv. „južného ťahu“, výstavba trate „Družba“ Žilina – Košice – Čierna nad Tisou. Táto výstavba bola prakticky zdvojkoľajnením a elektrifikáciou Košicko – bohumínskej železnice. Ďalej to bola výstavba a rekonštrukcia uzlov Bratislava, Žilina, Košice, Zvolen, Trnava, Štúrovo a pod.[3] Toto obdobie sa končí ukončením prevádzkovania parnej trakcie začiatkom 80-tych rokov.

1.1.2 Železničná infraštruktúra v ére samostatnosti Slovenskej republiky

Dňom 1.1.1993 začína Slovenská republika písať svoju novodobú históriu a spolu s ňou na jej území aj železnice. Všetok hnuteľný aj nehnuteľný majetok ako železničné cesty, budovy, vlaky, technické zariadenia, ľudský aj finančný kapitál sa dostáva pod správu podniku Železnice Slovenskej republiky (ďalej len ŽSR). Tento majetok vzniká rozdelením Československých štátnych dráh na dva samostatné subjekty. Slovenská republika je teda vlastníkom železničných ciest a ŽSR ich správca, resp. manažér na základe poverenia vlády Slovenskej republiky. ŽSR sú zriadené osobitným zákonom NR SR č. 258/1993 Z. z. o Železniciach SR, v znení neskorších predpisov. Ich 100-percentným vlastníkom vo forme podielu je štát. Štát nepriamo riadi ŽSR prostredníctvom Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ktoré má svoje zastúpenie v Správnej rade ŽSR.

Na finančnú situáciu ŽSR hneď od jej transformácie negatívne vplýval pokles nákladnej a osobnej prepravy. To sa odzrkadlilo aj na klesajúcich tržbách a bankových úveroch, ktoré istý čas prekročili hodnotu až 40 mld. Sk. Negatívny výsledok hospodárenia sa každým rokom kumuloval.[4] Ďalšie financovanie prevádzky ŽSR kládlo zvýšené nároky na úverové zdroje, pričom tieto zdroje bolo možné získať len po dohode s európskymi bankovými inštitúciami. Dohoda mala za cieľ prinútiť ŽSR k transformácii za účelom plnenia svojho poslania, jednak

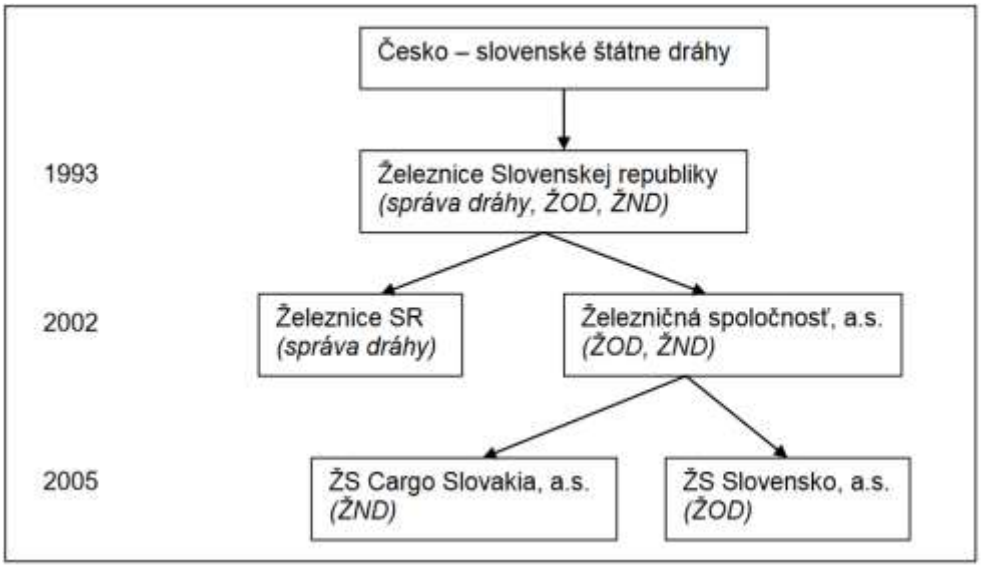
[3]ŽSR. *História železníc*.[online]. [cit.2018.03.3] Dostupné na internete: <https://www.zsr.sk/o-nas/historia-zeleznic/1945-1992/investicie/>

[4]ŽSR. *Výročná správa ŽSR za rok 2001*. [online]. [cit.2018.03.3] Dostupné na internete: <https://www.zsr.sk/files/o-nas/vyrocne-spravy/vyrocnasprava2001.pdf>

k Európskej únii a jednak k štátu. V roku 2000 bol schválený Projekt transformácie a reštrukturalizácie ŽSR. Jeho hlavným cieľom bolo oddlženie železníc, nastavenie dlhodobo udržateľného financovania vzhľadom na štátny rozpočet a verejný záujem, zvýšenie transparentnosti a v neposlednom rade minimalizácia dôsledkov transformácie na sociálnu sféru.

ŽSR sa 1.januára 2002 definitívne rozdeľujú na dva samostatné podnikateľské subjekty, tak ako to predpokladal Projekt transformácie a reštrukturalizácie ŽSR. Manažérom infraštruktúry sa stávajú Železnice Slovenskej republiky a funkciu operátora osobnej ako aj nákladnej dopravy, nadobúda novovytvorená Železničná spoločnosť, a.s. Tá sa následne začiatkom roka 2005 rozdeľuje na Železničnú spoločnosť Slovensko a.s. (ďalej len ZSSK), ktorá vykonáva funkciu operátora osobnej dopravy, a Železničnú spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., ktorá plní funkciu nákladnej dopravy.

Schéma č. 1 - Spoločnosti v sektore železničnej dopravy – vývoj

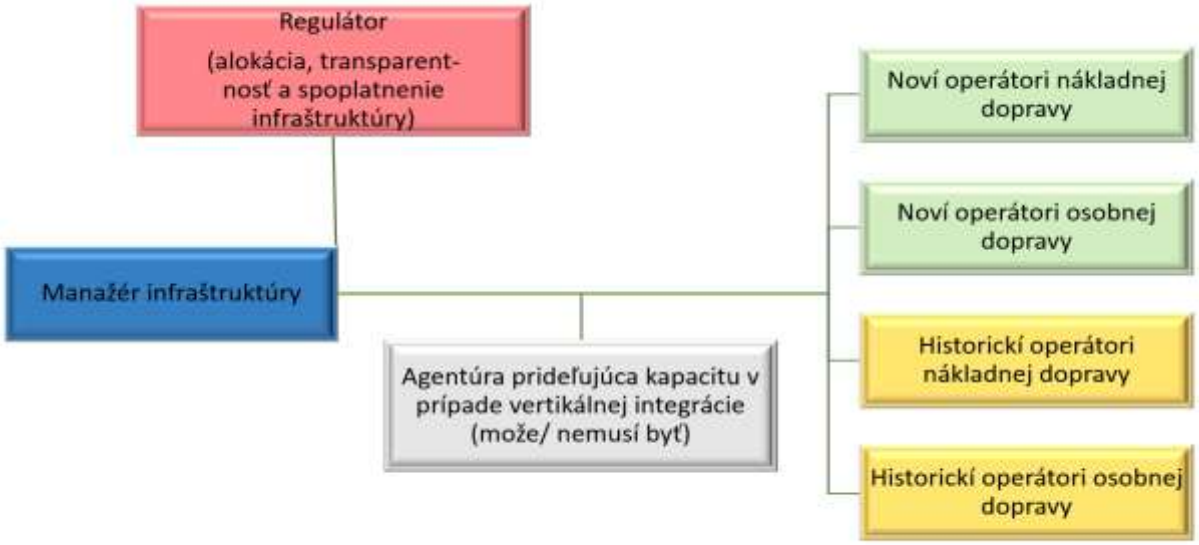


Zdroj: Protimonopolný úrad SR, 2011

Zmeny popísané na predchádzajúcej strane boli okrem finančného hľadiska realizované aj kvôli príprave na vstup Slovenska do Európskej únie. Ciele Európskej únie spadajú pod jednotnú dopravnú politiku v celej EÚ a parciálne ciele sú riadené príslušnou európskou legislatívou, konkrétne zameranou na oblasť železničnej dopravy. Reformovaná štruktúra

odvetvia železničnej dopravy podľa jednotnej dopravnej politiky EÚ bola zavŕšená v roku 2014. Jej podoba zodpovedala odporúčanej štruktúre, viď. nasledujúci obrázok.

Schéma č. 2 – Cieľová štruktúra odvetvia železníc v krajinách EÚ podľa Európskej komisie



Zdroj: Vlastné spracovanie, autor

Cieľom takejto štruktúry pre jednotlivé členské krajiny EÚ je následná liberalizácia a efektívnosť jednotného trhu ako predpoklad na vytvorenie transeurópskej dopravnej siete.

1.2. Zdroje financovania ŽSR

V roku 2011 získala ŽSR rating emitenta A1 a taktiež dlhodobý lokálny rating Aaa.sk, udeľovaný spoločnosťou Moody's Investors Service. Takýto rating dostávajú spoločnosti, ktoré majú na trhu veľmi špecifické právne a ekonomické postavenie. Taktiež to znamená, že spoločnosť nie je možné privatizovať, vylučuje sa možnosť zániku spoločnosti a takisto je garantované postavenie ŽSR ako poskytovateľa verejných služieb.[5] Práca teda vychádza pri opise financovania ŽSR z pozície prevádzkovateľa poskytujúceho verejný statok.

[5] CIBAKOVÁ, Viera a kol. *Ekonomika verejného sektora*. 1. vyd. Bratislava : Iura Edition, 2012. 295 s. ISBN 978-80-8078- 473-7.

Spoločnosť ŽSR ako poskytovateľ verejných statkov je financovaná z viacerých zdrojov. Medzi jej základné zdroje financovania patria :

1. Interné zdroje
2. Externé zdroje, ktoré sa ďalej rozdeľujú na návratné (napr. bankové úvery) a nenávratné (napr. dotácie)

Najpodstatnejším interným zdrojom sú tržby za poskytovanie služieb a prístup k Železničnej infraštruktúre (ďalej len ŽI) dopravným operátorom. V roku 2016 bola táto hodnota vyčíslená na približne 103 464 tis. EUR, čo predstavuje medziročný nárast o necelé 2 %. Tento percentuálny nárast kopíruje aj nárast výkonov dopravcov, ktoré medziročne vzrástli taktiež o podobnú hodnotu, ktorá bola na úrovni 2,2 %. Suma 103 464 tis. EUR bola ale znížená o kompenzáciu zo zníženia úhrad a tak sa výsledná suma tržieb za poskytované služby pohybovala na úrovni 80 964 tis. EUR. Na tržbách za poskytovanie ŽI sa najviac podieľali podniky, resp. operátori vlastnení štátom. Sumou 47 454 tis. EUR to bola Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (ďalej len ZSSK) a sumu 40 498 tis. EUR uhradila Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ďalej len ZSSK Cargo). Zvyšná časť tržieb ŽSR pripadla ostatným dopravcom zastupujúcim súkromný sektor.[6]

Keďže ŽSR je podnik 100% vlastnený štátom prostredníctvom Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len MDV SR), spravujúci a poskytujúci verejné statky (železničnú dopravnú cestu), jeho hlavná časť finančných prostriedkov pochádza z externých zdrojov. Externé zdroje sú tvorené neinvestičnými a investičnými dotáciami štátu (nenávratné zdroje), ako aj grantami a transfermi EÚ. Väčšina týchto zdrojov smerujúcich z EÚ je taktiež nenávratných, čo by sa ale malo zmeniť po roku 2020. Predpokladá sa, že po roku 2020 by mala byť investičná činnosť krytá už z návratných zdrojov a to hlavne prostredníctvom pôžičiek z Európskej investičnej banky.

Medzi najvýznamnejší nenávratný a pravidelne sa opakujúci externý zdroj ŽSR možno považovať dotáciu MDV SR, ktorá je vyplácaná na základe Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry. Cieľom tejto dotácie je zabezpečenie finančnej samostatnosti, ako aj

[6] ŽSR. *Výročná správa ŽSR 2016*. [online] [cit.2018.03.18.] Dostupné na internete: <https://www.zsr.sk/files/o-nas/vyrocne-spravy/vyrocnasprava2016.pdf >

udržateľnosti a rozvoja poskytovania služieb zameraných na prevádzkovanie železničnej dopravnej cesty. Celková výška alokovaných zdrojov na základe tejto zmluvy nemení svoju hodnotu od roku 2014 a predstavuje sumu 272,5 mil. EUR. Počíta sa s tým, že približne polovica tejto sumy sa vracia naspäť do štátneho rozpočtu, nakoľko je použitá na mzdové náklady, resp. odvody zamestnancov. Aj na najbližšie rozpočtové obdobie, t.j. roky 2018 - 2020 má táto suma ostať nezmenená, čo môže indikovať neutrálny, resp. pozitívny vývoj na základe zohľadnenia vývoja inflácie.

Rozhodujúcu časť finančných zdrojov modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry predstavujú prostriedky EŠIF (Európske štrukturálne a investičné fondy). V programovom období 2014-2020 boli alokované dvomi formami - prostredníctvom Operačného programu Integrovaná infraštruktúra a prostredníctvom finančného nástroja CEF. V minulých programových obdobiach to bol ale aj Európsky fond regionálneho rozvoja ERDF či Európsky sociálny fond.

1.3. Financovanie železničnej dopravy a železničnej infraštruktúry

Medzi hlavné ciele z ktorých ŽSR vychádza, patrí vykonávanie efektívnej údržby železničnej cesty, taktiež vykonávanie efektívnej správy železničnej infraštruktúry, efektívne riadenie dopravy, každoročne vyrovnané hospodárenie a v neposlednom rade modernizácia železničnej infraštruktúry.[7] Predovšetkým tomuto cieľu – modernizácii a rozvoju železničnej infraštruktúry - sa venuje táto práca a to hlavne formou opisu a hodnotenia investičných činností ŽSR za časové obdobie.

ŽSR pri svojej investičnej činnosti vychádza z cieľovej štruktúry odvetvia popísanej v predchádzajúcej časti práce. Prípravnú fázu železničnej infraštruktúry pred vstupom Slovenska do EÚ zastrešili dve medzinárodne významné dohody a taktiež rozhodnutie vlády SR. Konkrétne išlo o tieto dohody:

- Dohoda AGC – EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INTERNATIONAL RAILWAY LINES

[7] ŽSR. *Výročná správa ŽSR 2016*. [online] [cit.2018.03.18.] Dostupné na internete: <https://www.zsr.sk/files/o-nas/vyrocne-spravy/vyrocnasprava2016.pdf>

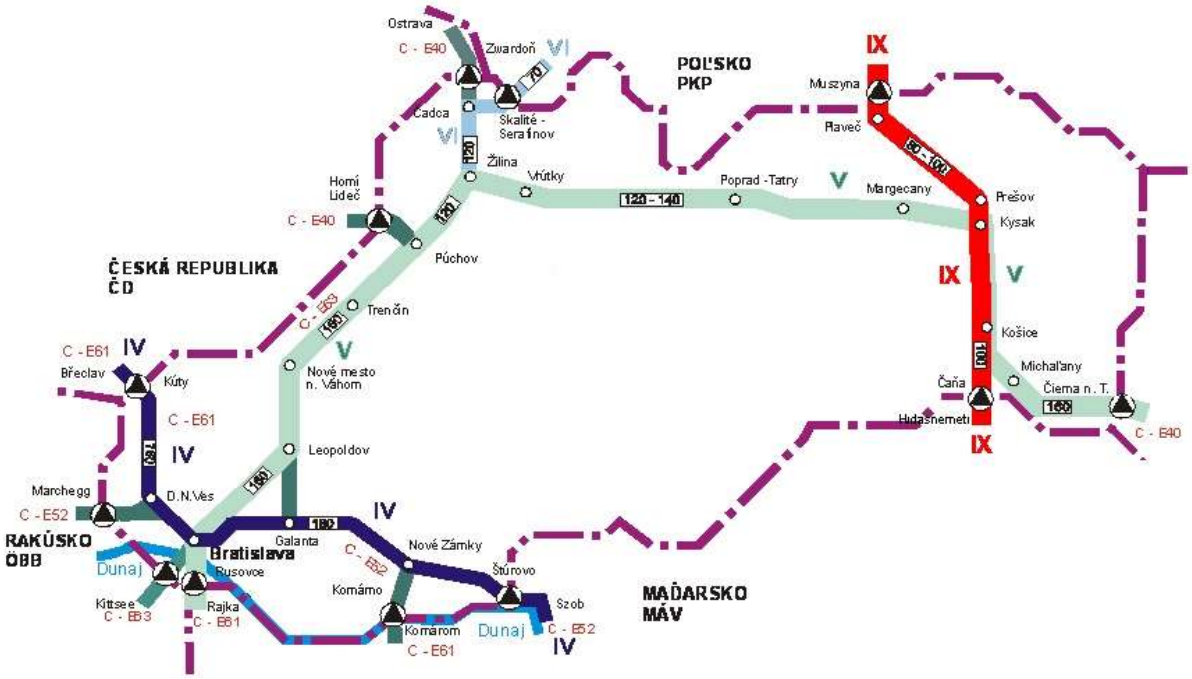
- Dohoda AGTC – EUROPEAN AGREEMENT ON IMPORTANT INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT LINES AND RELATED INSTALLATIONS

Dohoda AGC (v preklade Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach) a Dohoda AGTC (v preklade Európska dohoda o trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch), boli dohody prijaté na začiatku 90-tych rokov a ich cieľom - okrem iného - bolo začleniť slovenskú železničnú cestu medzi hlavné európske dopravné cesty. Slovensku z týchto dohôd vyplývali viaceré povinnosti, ktoré dovtedy neboli na slovenskej železničnej ceste zaužívané.[8] Medzi hlavné povinnosti patrilo najmä zvyšovanie technických požiadaviek, resp. technických noriem, ktorých zavedením by sa zvýšila kompatibilita železníc so susediacimi krajinami. Ako konkrétne príklady uvádzam povinnosť zabezpečiť modernizáciu tratí na rýchlosť 160km/h, či použitie zabezpečovacieho zariadenia, ktoré by bolo kompatibilné so zabezpečovacím zariadením okolitých krajín, napríklad European Train Control System – ETCS. Medzi hlavné prínosy tejto modernizácie patrí zvýšená traťová rýchlosť a tým pádom nižší prepravný čas, vyššia priepustnosť trate vďaka najmodernejším zabezpečovacím zariadeniam, peronizácia nástupišti, čím sa zvyšuje komfort cestujúcich a pod.

Ako konečný dôsledok sa očakával väčší počet výkonov jednotlivých dopravcov. Pri nákladných dopravcov sa očakával presun dopravy tovarov z ciest na koľajnice a u osobných dopravcov väčší počet cestujúcich. Jednotlivé plánované prínosy budú ďalej prezentované v praktickej časti. Postupným napĺňaním požiadaviek sa naše železničné cesty začlenili do paneurópskych dopravných koridorov a to konkrétne č. IV, V, VI. V roku 2000 sa počítalo aj s koridorom IX. Ako výsledok dohôd AGC a AGTC vypracovalo v decembri roku 2000 Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (dnešné MDV SR) dokument s názvom: Program rozvoja železničných ciest do roku 2010 a návrh financovania investičných akcií.

[8] MITAS, Ľubomír. X*II. medzin. konferencia o modernizácii žel. tratí..* [online] [cit.2018.03.18.] Dostupné na internete: <https://www.rail.sk/arp/slovakia/present/korid02.htm>

Mapa č. 1 Predpoklad koridorov začlenených do paneurópskej dopravnej siete v roku 2000.



Zdroj: MDV SR, 2000 *Program rozvoja železničných ciest do roku 2010 a návrh financovania investičných akcií*

1.3.1 Financovanie železničnej infraštruktúry – Zdroje financovania 2000 – 2006

Zámer, ktorý si stanovilo MDV SR v decembri 2000 v dokumente programu rozvoja, už dnes možno hodnotiť ako veľmi odvážny. V roku 2000 sa konštatovalo, že len na výstavbu železničného uzla Bratislava – Žilina – Košice je potrebných približne 80 mld. Sk. Plán na roky 2000 až 2006 hovoril o preinvestovaní približne 40 mld. Sk pre I. etapu Bratislava – Žilina. Pre lepšiu komparáciu plánu a reality uvádzam plánovaný príjem štátneho rozpočtu pre rok 2000 a to vo výške 183,3 mld. Sk.[9] Pozitívom programu bolo, že detailne opisoval potrebné strategické ciele a priority rozvoja železničných ciest, ktoré sú vo veľkej miere zachované až dodnes. Naopak, negatívom tohto programu bolo, že len veľmi všeobecne opisuje, z akých

[9] Zákon č. 372/1999 Z.z. o štátnom rozpočte na rok 2000.

finančných prostriedkov bude zabezpečené finančné krytie. Vo všeobecnosti sa spomínajú predvstupové fondy PHARE a ISPA, neskôr Kohézny fond či Štrukturálne fondy a to konkrétne Európsky fond regionálneho rozvoja ERDF. Ďalšie externé zdroje s ktorými sa rátalo, boli napríklad úvery od komerčných bánk či štátny rozpočet. Čo sa týka interných zdrojov, počítalo sa najmä zo ziskom z komerčnej činnosti. Konkrétne hodnoty ale vyčíslené neboli, prípadne boli vyčíslené len odhadom. Tieto úvahy z veľkej časti zmenil najmä Zákon o verejnej doprave, ktorý vymedzil nielen financovanie železničnej, ale aj cestnej dopravy. Jeho prijatie bolo naplánované až na rok 2002.

Ako som už spomínal, do roku 2006 sa počítalo s modernizáciou trate Bratislava – Žilina. Odhadované náklady v roku 2000 na spomínané úseky podľa Programu rozvoja železničných ciest do roku 2010 a návrhu financovania investičných akcií vyzerali nasledovne:

Tabuľka č. 1 - Odhad investičných výdavkov na modernizáciu železničných tratí začlenených do medzinárodných koridorov v decembri 2000.

Koridor	Traťový úsek	Náklady (mil. Sk)
IV.	Kúty - Bratislava - Štúrovo	29 103
V.	Bratislava Rača - Trnava	9 429
	Trnava - Nové Mesto n/V.	11 930
	Nové Mesto n.V. - Púchov	17 129
	Púchov - Žilina	7 920
	Žilina - Košice	28 007
	Košice - Čierna n./T.	16 828
VI.	Žilina - Čadca	7 472
IX.	Plaveč - Čaňa	2 564

Zdroj: MDV SR, 2000 *Program rozvoja železničných ciest do roku 2010 a návrh financovania investičných akcií*

Prvý úsek na trati Bratislava – Žilina sa začal modernizovať v marci roku 2000. S dĺžkou 5,8 km to bol úsek Cífer – Trnava. Celkové vyčíslené investičné náklady vtedy ešte nerozdelenej ŽSR predstavovali približne 500 mil. Sk. Po zohľadnení inflácie medzi rokmi 2000 - 2017 sa dnes táto suma pohybuje na úrovni 12 mil. EUR. Tieto investičné výdavky boli kryté štátnou

dotáciou a úverom so štátnou zárukou.[10] Rýchlejšie a významnejšie sa modernizácia rozbehla až s prístupom ŽSR k predvstupovým fondom. Prvý takýto projekt s podporou európskych finančných prostriedkov bol úsek Bratislava Rača – Šenkvice v celkovej dĺžke 13,4 km. Modernizácia sa začala v marci roku 2002 a investičné náklady činili 46 mil. EUR. Finančné prostriedky vo výške 34,6 mil. EUR poskytol predvstupový fond ISPA. Zvyšná čiastka, t.j. 11,5 mil. EUR bola dofinancovaná prostredníctvom štátneho rozpočtu.[11] Posledný a najdlhší úsek, ktorého modernizáciou sa vytvoril zocelený traťový úsek Bratislava – Trnava, je úsek Šenkvice – Cífer. Jeho celkovú dĺžku tvorí 22,4 km trate a jeho výstavba sa začala v júli 2004 - dva mesiace po vstupe Slovenska do EÚ. Do modernizácie boli zahrnuté aj stanice v úseku Bratislava – Trnava a výsledná suma investičných nákladov bola 141,98 mil. EUR. Na krytí tejto sumy sa v pomere 62 % podieľal štátny rozpočet SR a 32 % sa vykrylo predvstupovým fondom ISPA[12]. Zavŕšením tejto stavby v roku 2008 je trasa Bratislava Rača – Trnava ucelený modernizovaný úsek pripravený pre jazdu vlakov rýchlosťou až do160 km/h. Päť mesiacov po vstupe Slovenska do EÚ sa rozbieha aj ďalšia modernizácia, dovtedy najdlhší 33 km úsek Trnava – Piešťany. ŽSR získava posledný krát investičné prostriedky z predvstupového fondu ISPA, tentokrát vo výške 40,5 mil. EUR. Štátny rozpočet na modernizáciu spolufinancoval 58 mil. EUR a zvyšná časť konečnej preinvestovanej sumy, t.j. 146,4 mil. EUR bola krytá prostredníctvom úveru vo výške 47,7 mil. EUR.[13] Posledný úsek, ktorý sa modernizoval pred spustením Operačného programu doprava 2007 – 2013, bol 20 km úsek Piešťany – Nové Mesto nad Váhom v marci 2006. Konečná suma modernizácie sa vyšplhala na 131,3 mil. EUR, z toho 66 mil. EUR bolo financovaných prostredníctvom štrukturálneho nástroja – Kohézneho fondu.

---

[10] BEER, G. *Železnice začali modernizovať trate až vlani.* 2003 In: News and Media Holding. [online]. [cit. 2018.04.07]. Dostupné na: <https://www.etrend.sk/firmy/zeleznice-zacali-modernizovat-trate-az-vlani.html>

[11] ŽSR. *Modernizácia železničnej trate Bratislava Rača - Trnava*. [online]. [cit.2018.04.07] Dostupné na internete: <https://www.zsr.sk/modernizacia-trati/projekty-spolufinancovane-eu/zrealizovane-stavby/ispa/modernizacia-zeleznicnej-trate-bratislava-raca-trnava-usek-bratislava-raca-senkvicemodernizacia-zeleznicnej-trate-senkvice.html>

[12] PAVLÍKOVÁ, M. *Rekonštrukcia železničných tratí a staníc na Slovensku stojí miliardy korún*. 2007. In: TASR. [online]. [cit. 2018.04.21]. Dostupné na: <https://dennik.hnonline.sk/ekonomika-a-firmy/199049-rekonstrukcia-zeleznicnych-trati-a-stanic-na-slovensku-stoji-miliardy-korun>

[13] ŽSR. *Modernizácia železničnej trate Trnava – Nové Mesto nad Váhom*. [online]. [cit.2018.04.21] Dostupné na internete:<https://www.zsr.sk/modernizacia-trati/projekty-spolufinancovane-eu/zrealizovane-stavby/ispa/modernizacia-zeleznicnej-trate-trnavanove-mesto-nad-vahom-usek-trnava-piestany.html>

Zvyšná časť sa rozdelila medzi bankový úver v hodnote 41,9 mil. EUR a spolufinancovanie prostredníctvom štátneho rozpočtu v hodnote 23,2 mil. EUR.[14] Odovzdaním stavby v marci 2009 sa tak skompletizoval viac ako 90 km dlhý modernizovaný úsek Bratislava Rača – Nové Mesto nad Váhom pre rýchlosť až do 160 km/h.

1.3.2 Financovanie železničnej infraštruktúry – Zdroje financovania 2007 – 2013

Súčasný stav, ako aj budúci želaný stav železničnej infraštruktúry v tomto časovom rámci, je ukotvený v dokumente Národný strategický referenčný rámec 2007 - 2013. Konštatuje sa v ňom, že stratégia zvolená na roky 2007 až 2013 bude v súlade so strategickými dokumentami EÚ, ako aj SR.[15] Z toho vyplýva, že železničná infraštruktúra sa bude v tomto období aj naďalej riadiť Dohodami AGC a AGTC. Treba ale poznamenať, že kým v dokumentoch vypracovaných pre roky 2000 až 2006 sa spomína pojem Paneurópske tranzitné koridory pre naše najdôležitejšie železničné cesty, od roku 2007 už prevažuje pojem Transeurópska dopravná sieť (ďalej len TEN-T). Odôvodnenie je nasledovné: kým Paneurópske tranzitné koridory bol pojem, ktorý vznikol v roku 1994 na Paneurópskej konferencii na Kréte ako pojem pre najdôležitejšie koridory strednej a východnej Európy, ktoré nevyhnutne potrebujú investície v najbližších 10 až 15 rokov, TEN-T je projekt EÚ, ktorý zahŕňa najdôležitejšie dopravné cesty členských krajín EÚ.

Čo sa týka špecifických cieľov, ich financovania a inovácií, ktoré sú zahrnuté v dokumente Národný strategický referenčný rámec 2007 – 2013, zvlášť časť Železničná doprava, podrobné informácie nám ponúka dokument Operačný program Doprava 2007 – 2013, resp. Výročná správa o vykonávaní Operačného programu Doprava za rok 2014. Operačný program Doprava 2007 – 2013 konštatuje východiskový stav 92 km zrekonštruovaných tratí a 245 km tratí ako stav cieľový. Rozhodujúcu časť finančných zdrojov

---

[14] ŽSR. *Modernizácia železničnej trate Trnava – Nové Mesto nad Váhom II. etapa*. [online]. [cit.2018.04.21] Dostupné na internete: <https://www.zsr.sk/modernizacia-trati/projekty-spolufinancovane-eu/zrealizovane-stavby/kohezny-fond-2004-2006/modernizacia-zeleznicnej-trate-trnavanove-mesto-nad-vahom-zkm-47550-100500-tratovu-rychlost-do-160-km-h-ii-etapa-pi.html>

[15] MDV SR. 2006. *Národný strategický referenčný rámec 2007 – 2013.* [online]. [cit.2018.04.21] Dostupné na internete: <http://rraz.sk/files/files/Narodny_strategicky_referencny_ramec.pdf>

modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry predstavujú prostriedky Kohézneho fondu (ďalej len KF) a prostriedky Európskeho fondu regionálneho rozvoja (ďalej len ERDF).

Ako prvý sa začína v septembri 2009 rekonštruovať krátky úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčianska Teplá v dĺžke 4,5 km. V ten istý rok sa rozbieha aj rekonštrukcia nadväzujúceho úseku Trenčianske Bohuslavice – Zlatovce v dĺžke 12,9 km. Oba úseky sú dokončené a otvorené v máji 2013. Celková výška investície je vyčíslená na 238, 9 mil. EUR, z toho 179 mil. EUR tvorí nenávratný príspevok z Kohézneho fondu, 31,7 mil. EUR prispieva štátny rozpočet, sumou 11,5 mil. EUR prispieva štát vo forme kapitálového transferu a zvyšných 5 % z celkovej sumy tvorí vlastné pred financovanie ŽSR.[16] Ešte v ten istý rok, ale v mesiaci november, sa začína aj s výstavbou úsekov Trenčianska Teplá – Ilava a Beluša – Púchov, dokopy v dĺžke 23,6 km.

Náklady na tento úsek boli 257,3 mil. EUR a boli financované z prostriedkov KF vo výške 176,8 mil. EUR, zo štátneho rozpočtu 31,2 mil. EUR a zvyšná časť sa rozdelila približne rovnomerne medzi predfinancovanie ŽSR a štátny transfer. Úsek bol otvorený v júli 2014.[17] Posledné dva železničné úseky z Operačného programu Doprava 2007 – 2013 sa začali modernizovať v roku 2012. Práce na úseku Beluša – Púchov začali v júli 2012 a skončili v novembri 2015. Tento úsek má dĺžku 9,7 km a jeho finančné krytie bolo zabezpečené vo výške 63 mil. EUR z KH, štátnym rozpočtom vo výške 11 mil. EUR, štátnym transferom vo výške 8 mil. EUR a vlastnými zdrojmi ŽSR vo výške 6,2 mil. EUR. Celková preinvestovaná suma bola 88,3 mil. EUR. Posledný nezmodernizovaný úsek, ktorý by skompletizoval modernizovanú trať Bratislava – Púchov, bol s dĺžkou 12,2 km úsek Zlatovce – Trenčianska Teplá. O tomto úseku možno hovoriť ako o technicky najnáročnejšej železničnej stavbe ŽSR od svojej samostatnosti. Tento úsek zahŕňa komplikovaný most ponad rieku Váh v meste Trenčín, ktorý ráznym

[16] ŽSR. *Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov I. a II. etapa*. [online]. [cit.2018.04.28] Dostupné na internete: <https://www.zsr.sk/modernizacia-trati/projekty-spolufinancovane-eu/zrealizovane-stavby/kohezny-fond/zsr-modernizacia-zeleznicnej-trate-nove-mesto-nad-vahom-puchov-zkm-100500-159100-tratovu-rychlost-do-160-km-hod-i.html>

[17] ŽSR. *Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov IV. a V. etapa*. [online]. [cit.2018.04.28] Dostupné na internete: <https://www.zsr.sk/modernizacia-trati/projekty-spolufinancovane-eu/zrealizovane-stavby/kohezny-fond/zsr-modernizacia-zeleznicnej-trate-nove-mesto-nad-vahom-puchov-zkm-100500-159100-tratovu-rychlost-do-160-km-hod.html>

spôsobom zasahuje do architektúry mesta a rázne ovplyvňuje život obyvateľov. Kvôli tomuto mostu muselo mesto napríklad zbúrať mestskú plaváreň. Predpoklad odovzdania stavby do užívania bol február 2016, no nakoniec sa realitou stal až máj 2017. Výška konečnej sumy modernizácie a výstavby bola 245 mil. EUR. Tento úsek bol financovaný prostredníctvom štátneho rozpočtu. Otvorením najproblematickejšej časti tohto úseku - železničného mosta v Trenčíne ponad rieku Váh v máji 2017 - sa zavŕšila modernizácia úseku od Bratislavy až po Púchov v dĺžke skoro 160 km.

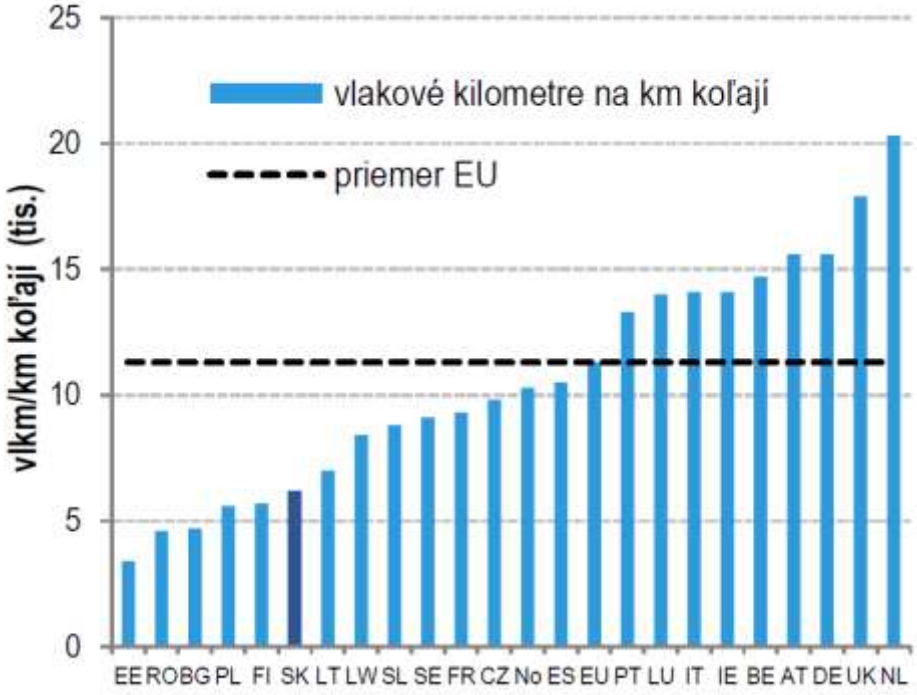
Medzi ďalšie významné investície, ktoré boli v tomto období rokov 2007 až 2013 realizované, stojí za zmienku napríklad modernizácie trate Žilina – Krásno nad Kysucou pre traťovú rýchlosť 140km/h. Európska únia nám prostredníctvom KF alokovala vyše 85,8 mil. EUR, štátny rozpočet sa podieľal 15 mil. EUR a štátny kapitálový transfer bol bo výške skoro 51 mil. EUR. [18] Netreba zabúdať ani na to, že v priebehu rokov 2007 až 2013 čerpalo Slovensko hlavne peniaze z KF, ale taktiež aj zo štrukturálnych fondov, konkrétne Európskeho fondu regionálneho rozvoja ERDF. Z tohto fondu boli alokované finančné prostriedky napr. na modernizáciu železničnej stanice Poprad – Tatry v roku 2006. Celková investičná suma predstavovala 28,6 mil. EUR, z toho 21,5 mil. EUR bolo alokovaných z ERDF. Zvyšnú sumu, t.j. 7 mil. EUR, predstavoval transfer zo štátneho rozpočtu.

1.3.3 Aktuálny stav a financovanie železničnej infraštruktúry – Zdroje financovania 2014 – 2020

Slovenská republika má v súčasnosti vzhľadom na svoju rozlohu veľmi hustú železničnú infraštruktúru. Na prvý pohľad by sa mohlo zdať, že to môže byť veľmi veľká konkurenčná výhoda oproti iným krajinám EÚ. Nie je to celkom tak, nakoľko našu infraštruktúru využívame v porovnaní s krajinami EÚ len veľmi málo.

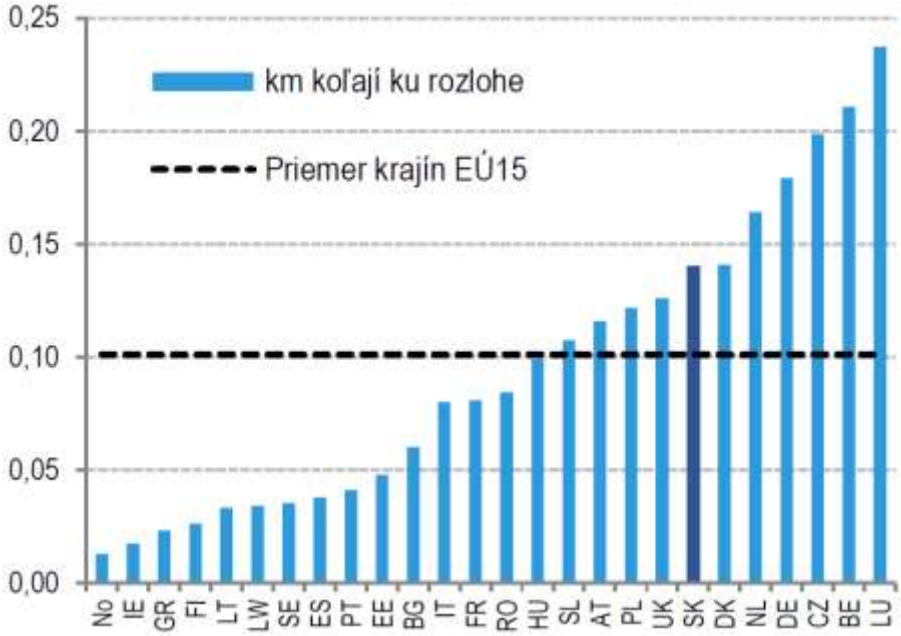
[18] ŽSR. *Modernizácia železničnej trate Žilina – Krásno nad Kysucou* [online]. [cit.2018.04.28] Dostupné na internete:
<https://www.zsr.sk/modernizacia-trati/projekty-spolufinancovane-eu/zrealizovane-stavby/kohezny-fond/modernizacia-zeleznicnej-trate-zilina-krasno-nad-kysucou.html>

Graf č. 1 - Ročná intenzita využitia železničnej siete



Zdroj: Ministerstvo financií SR, 2016. *Revízia výdavkov na dopravu, Záverečná správa*

Graf č. 2 – Podiel kilometrov koľají k rozlohe rok 2011



Zdroj: Ministerstvo financií SR, 2016. *Revízia výdavkov na dopravu, Záverečná správa*

Dôvody sú rôzne, no vyplývajú hlavne zo strategických rozhodnutí prijatých v minulosti, ale takisto na ne vplývajú aj dnešné rozhodnutia. ŽSR ako správca infraštruktúry síce spravuje rozsiahlu koľajovú infraštruktúru, tá ale v dôsledku zastaranej technológie na mnohých nemodernizovaných úsekoch nespĺňa predpoklady pre bezpečnú a plynulú jazdu vlakových súprav. Ako príklad uvádzam zabezpečovacie zariadenia, ktoré už nespĺňajú najprísnejšie európske normy, nízky stupeň automatizácie a najdôležitejším faktorom vplývajúcim na nedostatočné využívanie železničných ciest je nedostatok zdrojov vyčlenených na udržiavanie a rekonštrukciu železničných tratí. Viacero tratí je v dezolátnom stave a to nielen trate regionálneho významu, ale napríklad aj trať 120, ktorá patrí do medzinárodného koridoru TEN-T, má v úseku Bratislava – Žilina viacero defektoskopických závad, kvôli ktorým sa znižujú maximálne možné dosahované rýchlosti, niekedy až o 100 km/h oproti funkčnému stavu. Všetky tieto atribúty prispievajú k tomu, že v medzinárodnom porovnávaní využívania železničnej siete je Slovensko na chvoste EÚ. Možnosť ako tento trend zvrátiť, je prijať a hlavne napĺňať zásadné strategické rozhodnutia, ktoré by boli podporované dostatočným množstvom finančných zdrojov v súlade s filozofiou Hodnota za peniaze.

Jednoznačne najdôležitejší finančný nástroj, resp. prostriedok najbližších rokov, je pre Slovensku republiku Nástroj na prepájanie Európy – CEF. ŽSR v spolupráci s MDV SR uspelo pri 2. a 3. výzve tohto projektu a v najbližších 3 rokoch pri splnení náležitých podmienok by nám malo byť alokovaných skoro 410 miliónov EUR.[19] Tieto prostriedky budú použité hlavne na modernizáciu kľúčových úsekov TEN-T koridoru, ako napríklad úsek Váh – Varín – Strečno, ďalej úsek štátna hranica CZ/SK – Devínska Nová Ves alebo úsek Poprad – Lučivná. Na všetkých týchto úsekoch bude po modernizácii zvýšená traťová rýchlosť na 160 km/h a pri vlakových súpravách s naklápacími skriňami až na 200 km/h. Taktiež tu bude inštalované najmodernejšie zabezpečovacie zariadenia spĺňajúce najprísnejšie európske normy. Vďaka investícii do takéhoto zariadenia sa znižujú náklady na údržbu trate, zvyšuje priepustnosť trate, zvyšuje rýchlosť trate a v neposlednom rade rastie bezpečnosť.

Naopak, program ktorý bol a stále je pre Slovenskú republiku resp. ŽSR najdôležitejší za prebiehajúce obdobie, je Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014-2020. Priebežne

[19] ERDÖSSY, M. *Začnime naplno robiť hneď od začiatku roka*. In: Železničný semafor [online] [cit.2018.03.18.] Dostupné na internete: <https://www.vlaky.net/upload/images/sk/Zsemafor/2018_01.pdf>

k 28.2.2018 činili alokované finančné prostriedky celkovú hodnotu 43 058 446 EUR. [20] Ako najdôležitejší úsek, na ktorý sú alokované finančné prostriedky prostredníctvom Operačného program Integrovaná infraštruktúra 2014-2020, by som zaradil úsek Považská Teplá – Žilina, II. etapa Dolný Hričov – Žilina. Úsek má parametre totožné s úsekmi popísanými v predchádzajúcej časti a je to náš najnovší modernizovaný úsek otvorený 27. februára 2018. Štátny rozpočet sa na tejto stavbe podieľal sumou skoro 6 mil. EUR a ŽSR sumou 1 mil. EUR.

Celkové odhadované zdroje alokované na investičnú činnosť v rokoch 2017 až 2019 odhadol Inštitút finančnej politiky a Útvar hodnoty za peniaze na 809 mil. EUR.[21] Okrem spomenutých nástrojov financovania, dotvára túto sumu štátny rozpočet, ako aj vlastné zdroje ŽSR.

Čo sa týka výdavkov na investičnú činnosť, čiže prioritne na modernizáciu tratí, tieto výdavky oproti minulým rokom v roku 2016 poklesli. Ich štruktúra bola tvorená hlavne prostriedkami EÚ. Na financovaní veľkých železničných stavieb sa taktiež istou mierou podieľa štát, resp. štátny rozpočet, no a istú spoluúčasť má aj ŽSR. ŽSR tieto investície môže kryť buď výnosmi, resp. ziskom daného roka alebo prípadne nerozdeleným ziskom minulých rokov a v neposlednom rade bankovými úvermi. Celkovú štruktúru a prehľad výdavkov ŽSR, či už investičných alebo prevádzkových, za obdobie rokov 2014 – 2019 prehľadne zobrazuje nasledujúca tabuľka.

[20] Operačný program Integrovaná infraštruktúra. 2018. *Vývoj čerpania EÚ zdrojov Operačného programu integrovaná infraštruktúra k 28.02.2018* [online] [cit.2018.03.18.] Dostupné na internete: <https://www.opii.gov.sk/download/e/2018/2018_02_vyvoj_certifikovaneho_cerpania.pdf>

[21] Ministerstvo financií SR. 2016. *Revízia výdavkov na dopravu, Záverečná správa* [online] [cit.2018.03.18.] Dostupné na internete: <https://www.finance.gov.sk/LoadDocument.aspx?categoryId=11154&documentId=14957>

Tabuľka č. 2 – Výdavky ŽSR za obdobie 2014- 2019

Výdavky v mil. eur	2014 S	2015 S	2016 R	2016 OS	2017 N	2018 N	2019 N
Bežné výdavky	**420**	**398**	**417**	**427**	**441**	**434**	**434**
Z prostriedkov štátneho rozpočtu	273	273	273	273	273	273	273
Z ostatných zdrojov	147	125	145	154	168	162	162
Kapitálové výdavky	**380**	**469**	**301**	**138**	**275**	**406**	**128**
Z prostriedkov štátneho rozpočtu	36	116	63	41	23	46	44
Prostriedky EÚ	128	142	117	30	132	235	0
Spolufinancovanie EÚ fondov	23	25	21	5	23	41	0
Ostatné zdroje	193	186	100	62	96	83	83
Spolu	**800**	**867**	**718**	**565**	**716**	**840**	**562**
Priemerný počet zamestnancov*	**14 109**	**14 018**	**14 155**	**14 030**	**14 027**	**13 618**	**13 200**

Zdroj: Ministerstvo financií SR, 2016. *Revízia výdavkov na dopravu, Záverečná správa*

V roku 2018 sa ŽSR považujú za finančne aj personálne stabilizovaný podnik. ŽSR dosiahli zisk za rok 2017 vo výške 102-tisíc EUR a zamestnávali približne 14 000 zamestnancov. Keďže ŽSR sú strategický štátny podnik, ciele a stratégia spoločnosti sú zadefinované na dlhé časové obdobie.

2. CIEĽ PRÁCE, METODIKA A METÓDY SKÚMANIA

Primárnym cieľom práce je analyzovať verejné výdavky v oblasti železničnej infraštruktúry na území Slovenska, t.j. krajiny, v ktorej ešte pred 25 rokmi fungovalo centrálne plánované hospodárstvo, a identifikovať efekty v oblasti železničnej dopravy v dôsledku modernizácie a výstavby železničnej dopravnej infraštruktúry. Okrem rôznych zmien a reforiem týkajúcich sa prechodu Slovenska na trhové hospodárstvo a neskorší vstup do EÚ, aj železničná infraštruktúra na území Slovenska prechádzala a stále prechádza komplexnou štrukturálnou reformou, ktorá má pripraviť železničný trh na následnú liberalizáciu.

Aby bolo možné dosiahnuť stanovený cieľ, je nutné, aby sa stanovilo viacero parciálnych cieľov. Ako prvotný parciálny cieľ bolo potrebné naštudovať literatúru vzťahujúcu sa k danej problematike, t.j. problematike železničnej infraštruktúry a jej ekonomiky, verejných financií a rozpočtovej teórie a praxe. Nasledovalo preštudovanie a analyzovanie procesu štrukturálnej reformy železničnej infraštruktúry na území Slovenska. Nadobudnuté teoretické poznatky a syntéza týchto dvoch celkov je opísaná v prvej kapitole práce s dôrazom na verejné výdavky, ich pôvod a najzásadnejšie finančné resp. výdavkové opatrenia, ktoré boli podporené aj EÚ. V uvádzanej kapitole je taktiež opísaný časový vývoj a transformačný proces železničnej dopravy na Slovensku.

Parciálne ciele dosiahnuté v prvej kapitole ďalej pomohli nadviazať na kvantitatívnu analýzu verejných výdavkov pred a po vstupe Slovenska do EÚ. Kvantitatívna analýza pomohla identifikovať efekty a zmeny v oblasti železničnej dopravy v dôsledku modernizácie a výstavby železničnej dopravnej infraštruktúry. Najdôležitejší parciálny cieľ celej práce je kvantitatívne porovnanie vývoja a zmeny kapitálových výdavkov ku prevádzkovým výdavkom, počas procesu reformy železníc a vstupu Slovenska do EÚ. Na dosiahnutie tohto cieľa bolo nevyhnutne potrebné najprv preskúmať verejné výdavky určené na prevádzku železničnej infraštruktúry a komplementárne ukazovatele, ktoré ovplyvňujú, resp. ktorými sú prevádzkové výdavky ovplyvňované. Tieto poznatky boli neskôr prepojené a porovnané s poznatkami zistenými v teoretickej časti práce, t.j. s alokovanými verejnými výdavkami určenými na modernizáciu železničnej cesty. Aby sa primárny cieľ práce dôkladne splnil, v závere sú porovnávané verejné výdavky alokované na železničnú infraštruktúru a cestnú infraštruktúru.

Posledný parciálny cieľ práce je poukázať na efektívnosť vynaložených verejných výdavkov v čase od vstupu Slovenska do EÚ.

Bakalárska práca využíva za účelom dosiahnutia a naplnenia hlavného, ako aj vedľajších parciálnych cieľov, viaceré metódy vedeckej práce. V teoretickej časti práce je to metóda pozorovania, analýzy a syntézy. V praktickej časti práca využíva metódu komparácie jednotlivých druhov verejných výdavkov a metódy finančnej analýzy. Zo štatistických metód je použitá metóda deskriptívnej štatistiky. Práca čerpá štatistické údaje najmä z výročných správ ŽSR a ZSSK, ale taktiež aj z výročných správ NDS.

3. VÝSLEDKY PRÁCE A DISKUSIA

Ešte predtým než sa uskutoční kvantitatívna analýza, je dôležité upozorniť na to, akú úlohu zohrávajú verejné výdavky v železničnej infraštruktúre.

3.1 Verejné výdavky

Jedným z cieľov verejného sektora je poskytnúť čo najväčšiu možnú mieru blahobytu čo najväčšej skupine obyvateľov. Inými slovami by sa dalo povedať, že ide o vynaloženie takého množstva prostriedkov, aby boli uspokojené široké potreby, resp. dosiahnutá istá úroveň blahobytu. Tieto prostriedky sa nazývajú aj verejné výdavky a sú alokované a redistribuované z verejných zdrojov.[22] Verejné výdavky v kontexte verejných financií prezentujú nákladovú časť rozpočtu. Z pohľadu ekonomickej teórie, ale aj praktického využitia, je veľmi dôležité rozlišovať a nezamieňať si pojmy výdavky a náklady a to obzvlášť vo verejných financiách. Výdavky vznikajú okamihom úhrady, kým náklady okamihom spotreby.[23]

3.1.1 Členenie verejných výdavkov

Verejné výdavky možno členiť z viacerých hľadísk. Základné a pre prácu najrozhodujúcejšie je hľadisko delenia verejných výdavkov podľa zdroja krytia, čiže na interné a externé, pričom externé sa ďalej delia na návratné, napr. bankové úvery a nenávratné, čiže dotácie. Za interné verejné výdavky možno považovať také, ktoré sú kryté zdrojmi vytvorenými priamo v podniku. Z pohľadu Slovenskej republiky a jej členstva v Európskej únii je najdôležitejšie členenie na základe štatistickej klasifikácie výdavkov verejnej správy. Tento názov pochádza z anglického názvu COFOG – Classification of the Functions of Government. Toto členenie vzniklo na základe medzinárodného štandardu a jeho hlavnou úlohou je porovnávať medzi vybranými krajinami prerozdeľovanie národného dôchodku prostredníctvom verejných výdavkov.[24] COFOG ako funkčná klasifikácia sa ďalej člení zostupným trendom na oddiely, skupiny, triedy a podtriedy. Verejné výdavky za oblasť železničnej dopravy možno

[22] SIVÁK, Rudolf a kol. *Verejné financie.* 1. vyd. Bratislava : Iura Edition, 2007. 202 s. ISBN 978-80-8078-094-4
[23] SIVÁK, Rudolf a kol. *Financie.* 1. vyd. Bratislava : Wolters Kluwer, 2015. 137 s. ISBN 978-80-8168-232-2
[24] SIVÁK, Rudolf a kol. *Verejné financie.* 1. vyd. Bratislava : Iura Edition, 2007. 214 s. ISBN 978-80-8078-094-4

nájsť v štatistickej klasifikácii výdavkov verejnej správy – COFOG, v 4. oddiely - Ekonomická oblasť, 5. skupine – Doprava a 3. triede – Železničná doprava.

Z hľadiska makroekonomickej teórie rozdeľujeme verejné výdavky na transfery a vládne výdavky. Toto delenie je veľmi dôležité aj pre bakalársku prácu, nakoľko väčšina nových investičných projektov ŽSR je financovaná aj vo forme transferu zo štátneho rozpočtu. Za typický príklad vládnych výdavkov možno považovať poskytovanie služieb prepravy osobnými dopravcami zadarmo. V práci je nemenej dôležité aj ekonomické hľadisko členenia verejných výdavkov, ktoré sa člení na bežné výdavky alebo tzv. prevádzkové a kapitálové výdavky, resp. výdavky investičného charakteru. Čo sa týka zdroja pôvodu financovania, tak členenie je nasledovné. Ide o návratné a nenávratné výdavky, pričom je dôležité spomenúť, že prevažná časť verejných výdavkov alokovaných na železničnú infraštruktúru má charakter nenávratný. V neposlednom rade nemožno zabúdať ani na členenie verejných výdavkov podľa ich funkcií. Možno ich členiť na alokačné výdavky, redistribučné výdavky a stabilizačné výdavky.

3.2 Verejné výdavky v kontexte železničnej infraštruktúry

3.2.1 Prevádzkové výdavky ŽSR

Výdavky ŽSR možno ako aj pri iných podnikoch deliť na bežné, tzv. prevádzkové a kapitálové, čiže investičné výdavky. Krytie bežných výdavkov ŽSR je zabezpečené hlavne prostredníctvom štátnej dotácie - ako už bolo spomenuté, tá je vo výške 273 mil. EUR. Táto dotácia sa ďalej delí na 250 miliónov určených na prevádzkové a mzdové náklady ŽSR a na 23 miliónov určených na kompenzáciu zo zníženia úhrad pre dopravcov za využívanie ŽI. Pri tejto dotácii je tiež nesmierne dôležite podotknúť, že ŽSR je najväčší zamestnávateľ na Slovensku vôbec. Zamestnáva približne 14 000 zamestnancov a taktiež sa výrazne podieľa na tvorbe HDP Slovenskej republiky. V ŽSR je každoročne vykonávaná analýza finančnej situácie nezávislou audítorskou spoločnosťou, ktorej hlavnou úlohou je určiť, aké činitele a s akou intenzitou vplývali a do budúcnosti môžu vplývať na finančnú situáciu podniku.[25] Tieto činitele sa rozdeľujú na externé, t.j. pôsobiace na podnik z jeho okolia, napr. to môže byť vývoj na trhu, či

[25] BUKOVÁ, Bibiána – NEDELIAKOVÁ, Eva – GAŠPARÍK, Jozef. *Podnikanie v železničnej doprave.* 1. vyd. Bratislava : Iura Edition, 2009. 183 s. ISBN 978-80-807-248-1

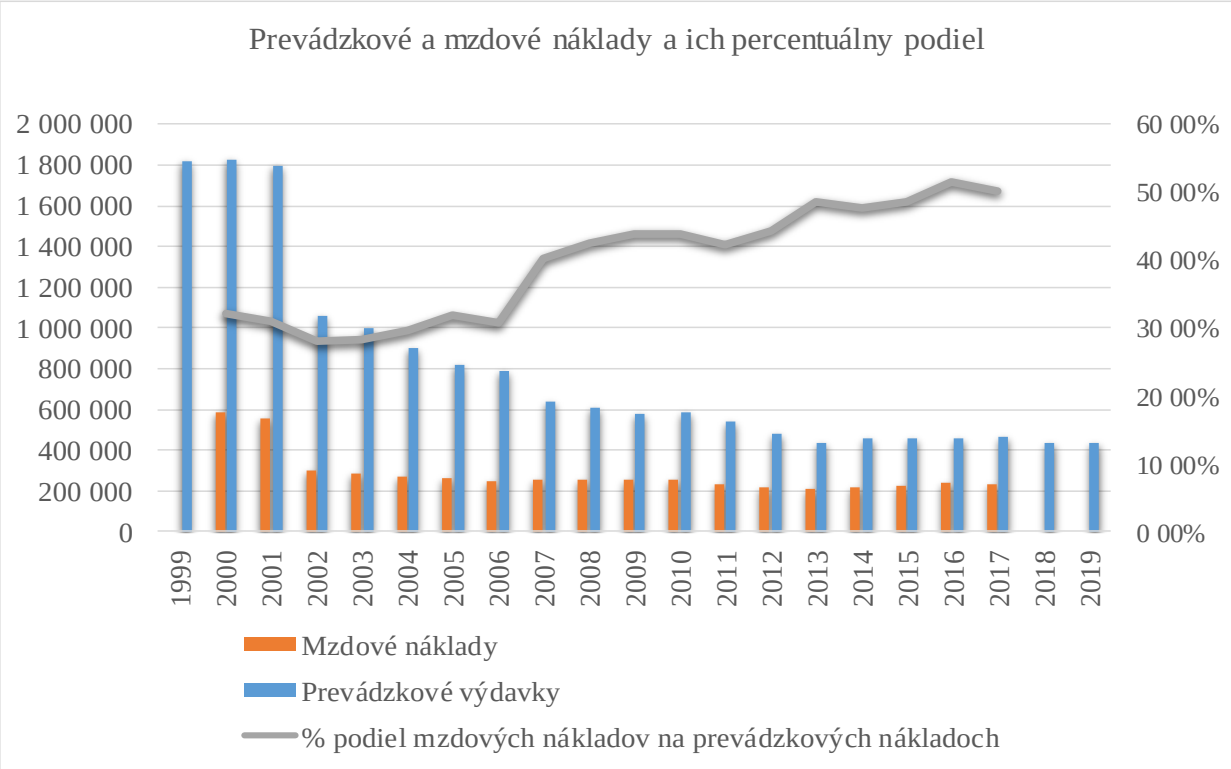
úroková miera a na interné. Interné činitele môže ovplyvniť manažment podniku a nasmerovať tak podnik žiaducim smerom. Medzi interné činitele, ktoré v plnej miere môže podnik ovplyvniť, možno zaradiť prevádzkové náklady ŽSR. Medzi prevádzkové náklady ŽSR patrí napr. úhrada výdavkov za materiál a suroviny, nákup trakčnej a netrakčnej energie, opravy a údržba železničnej infraštruktúry, mzdové resp. osobné náklady, odpisy a amortizácia a ďalšie položky. Všetky tieto náklady môže podnik každoročne meniť a v plnej miere aj ovplyvniť. Pre ďalší postup práce je nevyhnutné poukázať, ako sa prevádzkové náklady ŽSR menili v čase.

Graf č. 3 – Vývoj prevádzkových nákladov ŽSR za obdobie 2000 – 2017 v tis. EUR. Hodnoty sú prepočítané na stále ceny referenčného roku 2017.

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa výročných správ ŽSR 2001 – 2017

Z grafu č.3 je vidieť, že celkové prevádzkové náklady ŽSR majú dlhodobo klesajúci trend. Najviac sa znížili v roku 2002 a to samozrejme ako dôsledok rozdelenia ŽSR a ZSSK. Ďalší významný pokles nastal v roku 2006. Odvtedy si prevádzkové náklady držia približne konštantný lineárne klesajúci trend a v roku 2017 boli na úrovni okolo 470 mil. EUR. Možno teda hovoriť o fixných nákladoch nevyhnutne potrebných pre používanie a udržiavanie železničnej infraštruktúry, ktorá existuje na území Slovenskej republiky.

Graf č. 4 – Podiel mzdových nákladov na prevádzkových nákladoch ŽSR 2000 – 2017 v tis. EUR. Hodnoty sú prepočítané na stále ceny referenčného roku 2017.



Zdroj: Vlastné spracovanie podľa výročných správ ŽSR 2001 – 2017

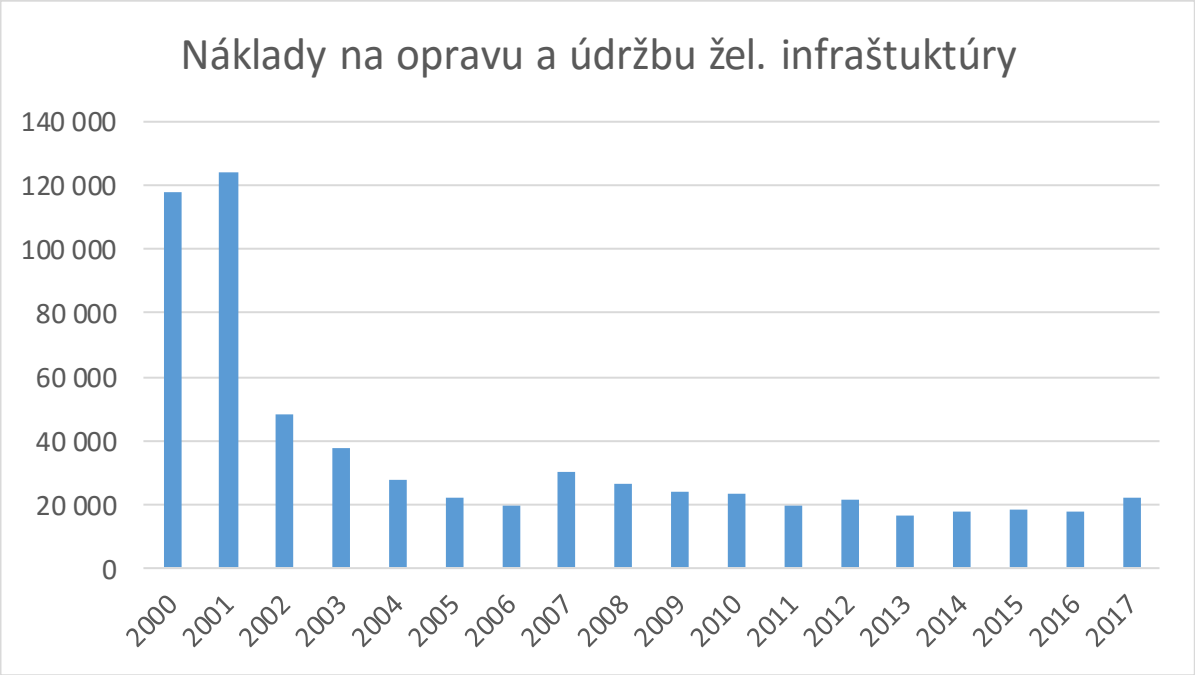
V roku 2017 bola spoločnosť ŽSR najväčším zamestnávateľom na Slovensku. Pri zamestnávaní približne 14 000 zamestnancov tvorili mzdové náklady 233 776 000 EUR. Táto hodnota vypovedá o tom, že priemerná super hrubá mzda zamestnanca ŽSR bola približne 1391 EUR / mesiac. Po odrátaní odvodov a dane z príjmu, je čistá mzda približne 780 EUR / mesiac. Ako je možné vidieť, mzdové náklady z roka na rok stúpajú a to aj napriek tomu, že počet zamestnancov z roka na rok klesá.

Tabuľka č. 3 – Počet zamestnancov ŽSR za obdobie 1998- 2017

Rok	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Počet zamestnancov	49 436	48 913	46 713	44 508	22 750	22 106	20 970	19 663	18 118	17 982
Rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Počet zamestnancov	17 724	17 264	16 955	14 998	14 421	14 301	14 110	14 066	13 929	13 781

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa výročných správ ŽSR 2001 – 2017

Graf č.5 – Náklady na opravy a údržbu železničnej infraštruktúry v tis. EUR. Hodnoty sú prepočítané na stále ceny referenčného roku 2017



Zdroj: Vlastné spracovanie podľa výročných správ ŽSR 2001 – 2017

Keďže náklady na opravu a údržbu železničnej infraštruktúry majú v strednodobom horizonte stálu hodnotu, kolísajúcu okolo 20 000 000 EUR, je možné ich označiť ako fixné náklady potrebné na údržbu a opravu železničnej infraštruktúry a uviesť ich ako podkategóriu prevádzkových nákladov.

Znižovať celkové prevádzkové náklady železničnej infraštruktúry, pri neustále sa zvyšujúcich mzdových nákladoch, no zároveň zmenšujúcom sa počte zamestnancov a fixných nákladoch na údržbu, je možné len po dôsledných racionalizačných opatreniach, inováciách a investíciách.

3.2.2 Kapitálové výdavky ŽSR.

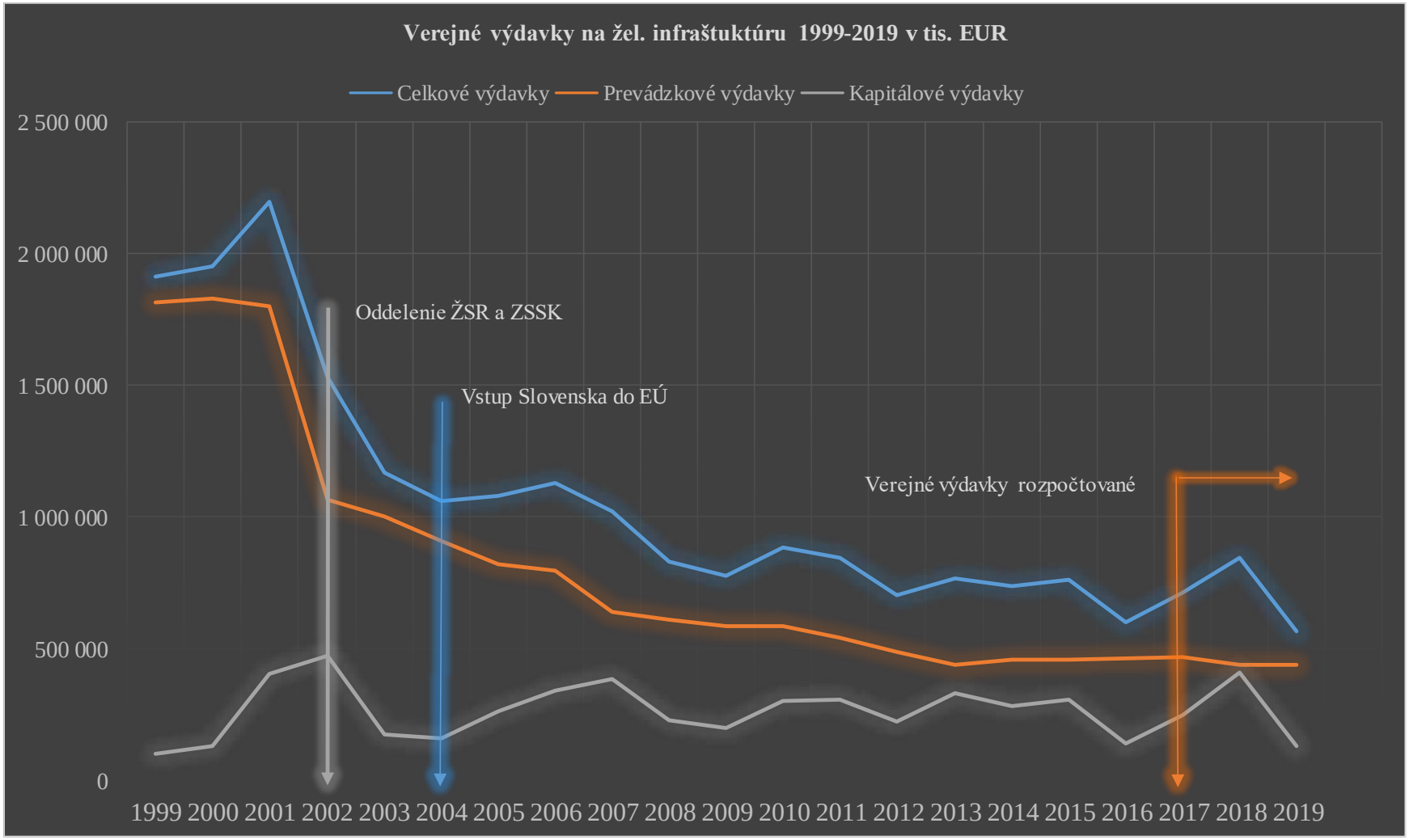
Z pohľadu železničnej dopravy je 20. storočie celosvetovo obdobím kolísavého vývoja. Po roku 1945, t.j. po skončení 2. svetovej vojny, v železničnej doprave možno pozorovať prvky klesajúcich výkonov a postupného úpadku. Ako odpoveď na túto výzvu prichádzajú začiatkom 70. rokov koncepty štrukturálnej reformy železníc. S reformou prichádzajú ako prvé USA,

neskôr sa pridávajú aj európske krajiny.[26] Na Slovensku je problém umocnený prechodom z centrálne plánovaného hospodárstva na trhové hospodárstvo. Slovensku vo veľkej miere s týmto prechodom v oblasti železničnej dopravy pomáha predvstupové obdobie Slovenskej republiky do EÚ a neskôr, samozrejme, aj samotná účasť.

Čo sa týka štrukturálnej reformy železníc, je potrebné si uvedomiť, že najdôležitejší prvok zohrávajú financie najskôr preinvestované, neskôr ušetrené. V prípade Slovenska - čo sa týka investičných výdavkov - ich rozpočet sa darí napĺňať aj vďaka Európskej únii a európskym štrukturálnym a investičným fondom. Tieto finančné prostriedky pritom tvoria značnú časť verejných výdavkov. Pri kapitálových výdavkoch železničnej infraštruktúry netreba zabúdať ani na spolufinancovanie štátom. Konkrétnu formu, podobu a realizáciu týchto výdavkov opisuje bakalárska práca vo svojej teoretickej časti. V predchádzajúcej časti bola venovaná pozornosť identifikácii faktorov vplývajúcich na znižovanie, resp. zvyšovanie prevádzkových nákladov. Ak dochádza v ekonomickom subjekte k nárastu mzdových a sociálnych nákladov, potom jedinou možnosťou ako znížiť celkové prevádzkové výdavky, je uskutočnenie rozsiahlej alokácie kapitálových výdavkov na modernizáciu a výstavbu novej infraštruktúry, za účelom radikálneho zníženia režijných nákladov.

[26] TOMOVÁ, Anna. *Modely štrukturálnej reformy železníc*. 1. vyd. Žilina : EDIS, 2010. 8.s ISBN 978-80-554-0188-1

Graf č. 6 – Celkové výdavky, z toho prevádzkové a kapitálové verejné výdavky alokované na železničnú infraštruktúru 1999-2019, prepočítané na stále ceny referenčného roku 2017



Zdroj: Vlastné spracovanie podľa výročných správ ŽSR 2001 – 2017

Štatistická interpretácia grafu je nasledovná: časové obdobie medzi rokmi 1999 - 2019 reprezentuje os x. Zvislá os y vypovedá o celkových, kapitálových a prevádzkových výdavkoch v peňažných jednotkách v mene EUR, ktoré sú prepočítané na stále ceny roka 2017. Modrá krivka grafu vyjadruje celkové vynaložené verejné výdavky v priebehu rokov 1999 – 2019. Sivá a oranžová krivka grafu vypovedá o podiely kapitálových (sivá) a prevádzkových výdavkov (oranžová) na celkových verejných výdavkoch vynaložených na železničnú infraštruktúru. Čo sa týka ekonomickej interpretácie grafu, tá potvrdzuje skutočnosti popísané v teoretickej časti práce. Prechod z centrálne plánovaného hospodárstva na trhové hospodárstvo bol spojený s potrebou rapídneho znižovania nákladov, ako aj s potrebou nových investícií. Tie, ako možno vidieť na sivej osi v rokoch 2000 až 2003, začínajú v predvstupovom období (prostriedky ISPA a PHARE). Po vstupe Slovenska do Európskej únie sa kapitálové výdavky mierne zvyšujú a po zvyšok obdobia si zachovávajú rovnomerný lineárny trend. Nevyhnutné je ale podotknúť, že kým kapitálové výdavky sa vyvíjajú približne rovnomerne v čase, prevádzkové výdavky majú lineárne klesajúci trend. K tomuto javu prispieva najmä modernizácia železničnej infraštruktúry, t.j. preinvestované kapitálové výdavky. Okrem toho, že už teraz vidieť klesajúci lineárny trend prevádzkových výdavkov, v plnej miere sa tento trend prejaví až v budúcnosti, keďže pri výstavbe a modernizácii železničnej infraštruktúry sa počíta jednak so značným časovým oneskorením a jednak s kompletizáciou celého naprogramovaného úseku. Ako príklad uvádzam našu najdôležitejšiu trať 120, ktorej modernizácia bude skompletizovaná v roku 2020 a jej socioekonomické dopady sa prejavia s časovým oneskorením 5 - 7 rokov. Celkové náklady, ale najmä prínosy takéhoto investičného projektu, sa tak budú môcť finálne vyčísliť a hodnotiť až niekedy okolo roku 2027.

3.2.3 Štátny rozpočet v kontexte železničnej infraštruktúry

Rozpočet Slovenskej republiky - ako najdôležitejší zákon v štáte - schvaľovaný NR SR na ročnej báze, je so železničnou infraštruktúrou prepojený prostredníctvom rozpočtovej kapitoly MDV SR, najmä cez výdavkovú stranu rozpočtu. Okrem rôznych grantov a transferov, ktoré sa na pravidelnej ročnej báze neopakujú v rovnakej sume, ale sú alokované podľa potreby, napr. ako spolufinancovanie k EŠIF pri modernizáciách tratí, v rozpočtovej kapitole MDV SR možno nájsť pod kódom programu 07S železničnú dopravu, a jej každoročne opakujúcu sa nenávratnú dotáciu na rozvoj, finančnú samostatnosť, dynamizáciu a prevádzku podniku

železníc a jeho majetku, ktorá ako som už spomenul, pokrýva hlavne prevádzkové výdavky podniku. V roku 2018 je táto dotácia vyčíslená na 272,5 mil. EUR. Táto hodnota je rovnaká od roku 2014 (v tabuľke ale rôzna, ako dôsledok prepočtu na stále ceny referenčného roku 2017) a predbežne sa predpokladá aj na ďalšie rozpočtové obdobie, t.j. v Slovenskej republike 3 roky, kde je ale záväzný len prvý rok, zvyšné dva slúžia ako indikátory budúceho vývoja.[27]

Tabuľka č. 4 – Podiel prevádzkovej dotácie na železničnú infraštruktúru k príjmom štátneho rozpočtu. Všetky hodnoty boli prepočítané na stále ceny referenčného roku 2017. Tabuľka je v mil. EUR.

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Štátny rozpočet (Príjmy)	11 305	11 269	12 937	13 463	13 342	13 337	13 221
Prevádzková dotácia zo ŠR	315	338	117	106	99	151	138
Podiel dotácie na ŠR	2.79%	3.00%	0.90%	0.79%	0.74%	1.13%	1.05%
Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Štátny rozpočet (Príjmy)	13 588	14 159	15 596	17 936	17 843	17 570	17 030
Prevádzková dotácia zo ŠR	140	197	153	140	210	280	260
Podiel dotácie na ŠR	1.03%	1.39%	0.98%	0.78%	1.18%	1.59%	1.53%
Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Štátny rozpočet (Príjmy)	17 434	17 578	16 425	17 383	15 692	17 238	-
Prevádzková dotácia zo ŠR	273	274	275	273	268	263	-
Podiel dotácie na ŠR	1.57%	1.56%	1.68%	1.57%	1.71%	1.53%	-

Zdroj: Vlastné spracovanie a výpočty podľa výročných správ ŽSR 2001 – 2017 a zákonoch o štátnom rozpočte 2000 – 2018.

Ako možno vidieť v tabuľke, v dlhodobom horizonte podiel dotácie na ŠR sa pohybuje v rozmedzí 1,2 % – 1,3 %. Od roku 2012 táto hodnota konštantne prekročila hranicu 1,5%

[27] BELIČKOVÁ, Kornélia a kol. *Rozpočtová teória, politika a prax.* 1. vyd. Bratislava : Iura Edition, 2010. 107 s. ISBN 978-80-8078-335-8

a v rokoch 2000 až 2001 sa blížila až k 3 % ako dôsledok vtedy ešte neoddelenej akciovej spoločnosti ZSSK od ŽSR. Zaujímavé je taktiež podotknúť, že táto dotácia MDV SR od vstupu Slovenska do EÚ, resp. kompletného kalendárneho roka ako člen EÚ, t.j. roku 2005, bola len dvakrát pod hranicou 1% a to v rokoch 2009 až 2010. Toto pozorovanie možno interpretovať ako dopad globálnej finančnej krízy, ktorá začala v roku 2008. Keďže táto dotácia slúži na prevádzkovanie a udržiavanie okrem podniku samotného, aj na prevádzkovanie a udržiavanie železničnej dopravnej cesty, je nutné zhodnotiť ako pozitívum, že sa táto dotácia v najbližších rokoch neplánuje zvyšovať. Jej hodnota je 273 mil. EUR a s rovnakou sumou sa počíta aj v najbližšom rozpočtovom období. Dokonca, ako možno vidieť v tabuľke, pri prepočte na stále ceny roku 2017, táto hodnota klesá. Štrukturálna reforma železníc ako teoretický koncept počíta so stále sa znižujúcim rozpočtovým transferom pre železničnú infraštruktúru a tento fakt by sa mal prejaviť aj v podmienkach železničnej infraštruktúry na Slovensku po roku 2020.

3.2.4 Porovnanie vynaložených kapitálových výdavkov z verejných rozpočtov na železničnú a diaľničnú dopravnú cestu.

Aby práca priblížila, koľko sa investuje do rozvoja a modernizácie železničnej infraštruktúry, je dobré a potrebné, aby táto hodnota bola porovnaná s podobným ekonomickým statkom. Najväčší zmysel komparácie možno vidieť pri porovnávaní slovenskej železničnej a diaľničnej dopravnej cesty.

Graf č. 7 – Celkové vynaložené kapitálové verejné výdavky na železničnú a diaľničnú dopravnú cestu v rokoch 2005 až 2019. Graf je v tis. EUR a všetky hodnoty boli prepočítané na stále ceny referenčného roku 2017.

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa výročných správ ŽSR 2001 – 2017 a výročných správ NDS 2005 - 2016

Ak platí téza, že doprava je jeden z kľúčových faktorov znižovania regionálnych disparít v podmienkach Slovenskej republiky a jej špecifík, z grafu možno konštatovať, že od vstupu Slovenska do EÚ boli priority vlád a prostriedky verejných rozpočtov alokované vo vyššej miere na diaľničné dopravné cesty než na železničné dopravné cesty. Len v dvoch obdobiach - a to v rokoch 2011 a 2013 - alokované prostriedky na železničnú dopravnú cestu prevýšili prostriedky vyčlenené na diaľničnú dopravnú cestu. To, či toto rozhodnutie bolo v súlade s filozofiou Hodnoty za peniaze, resp. s filozofiou najlepšieho z možných svetov, ukážu až najbližšie roky. Isté ale je, že aj železničná doprava pomáha pri znižovaní regionálnych disparít a mohla by pomôcť ešte viac. Takéto opatrenie možno vidieť najmä pri nízkopríjmových osobách, ktorým pri cestovaní vlakom vznikajú len variabilné náklady v hodnote ceny lístka konkrétneho osobného dopravcu, kým pri preprave cestnej vznikajú aj fixné počiatočné náklady na zakúpenie motorového vozidla. Dokonca od roku 2014 nevznikajú pre konkrétne nízkopríjmové skupiny obyvateľstva ani variabilné náklady, nakoľko pri splnení istých kritérií

môžu denní študenti a cestujúci v dôchodkovom veku cestovať zadarmo. Takéto opatrenie môže taktiež prispieť k presunu kapitálu a tým pádom aj k rastu ekonomiky. Nemenej dôležité je podotknúť a zvážiť ekologický princíp, ktorý hovorí, že znečisťovateľ platí. Napríklad pri vstupe motorových vozidiel do mestských sídel sú za znečistenie ovzdušia vyrubované poplatky. V inom prípade môže dokonca hroziť zákaz vstupu motorových vozidiel s naftovým agregátom do mestských sídel a obytných oblastí. Pri cestovaní vlakom priamo takéto externality znečistenia nevznikajú a taktiež spotrebiteľ nemusí znášať zvýšené variabilné náklady v podobe poplatkov. Ďalšie výhody železničnej dopravnej cesty môžu byť napríklad bezpečnosť, pohodlie pri cestovaní a dlhodobá udržateľnosť vrátane dopadu na životné prostredie, integrácia vlakovej dopravy do integrovaného dopravného systému obce, mesta, kraja a v neposlednom rade aj čas dopravy, ktorému sa hlbšie venuje nasledujúca časť bakalárskej práce.

3.3 Hodnotenie vplyvu a efektívnosti vynaložených verejných výdavkoch vo forme investícií na železničnú infraštruktúru.

Na meranie efektívnosti vynaložených verejných výdavkov na železničnú infraštruktúru slúžia rôzne metódy a ich konkrétne ukazovatele. Pri posudzovaní efektívnosti investičného projektu je na Slovensku pri železničnej doprave veľmi obľúbená a zaužívaná technika, resp. analýza nákladov a prínosov, tzv. CBA metóda. CBA analýza ponúka viaceré ukazovatele a jej výhodou je, že okrem finančnej situácie hodnotí aj socioekonomické dopady ako napríklad životné prostredie či zdravie obyvateľov.[28] Keďže analýza CBA sleduje prevažne kvantitatívne ukazovatele, ktoré sa dajú odmerať a menej dbá na ukazovatele kvalitatívne, býva dopĺňaná multikriteriálnou analýzou. Po vyhodnotení kvantitatívnych ukazovateľov CBA analýzy, je ďalej možné skúmať investíciu štandardnými metódami, ako sú napríklad NPV alebo IRR[29].

[28] Ministerstvo financií SR. 2016. *Revízia výdavkov na dopravu, Záverečná správa* [online] [cit.2018.03.18.] Dostupné na internete: <https://www.finance.gov.sk/LoadDocument.aspx?categoryId=11154&documentId=14957>

[29] SIVÁK, Rudolf – BELANOVÁ, Katarína – JANČOVIČOVÁ BOGNÁROVÁ, Kristína. *Financie podnikateľskej sféry.* 1. vyd. Bratislava : Sprint 2, 2015. 185 s. ISBN 978-80-89710-16-4

3.3.1 *Efektívnosť vynaložených verejných výdavkov z pohľadu subjektov tvoriacich ponuku na trhu železničnej dopravy.*

Práca čerpá a je postavená na vybraných konkrétnych ukazovateľoch. Medzi základné ukazovatele, ktoré sa vykazujú v železničnej infraštruktúre a konkrétne pri osobnej doprave, patrí počet prepravených cestujúcich a prepravný výkon v osobokilometroch.

Tabuľka č. 5 – Vývoj kapitálových výdavkov, prepravných výkonov a počtu cestujúcich za obdobie 2000 – 2017.

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Kapitálové výdavky v tis. EUR	126 019	399 936	469 760	168 331	155 385	258 115	336 002	380 539	224 367
Suma kap. výdavkov v tis. EUR	126 019	525 955	995 715	1 164 046	1 319 431	1 577 546	1 913 548	2 294 087	2 518 454
Prepravný výkon v mil. osobokm	2 870	2 805	2 682	2 316	2 227	2 166	2 194	2 148	2 279
% zmena pred. roku	-	-2.25%	-4.39%	-13.67%	-3.81%	-2.74%	1.29%	-2.11%	6.08%
% zmena k ref. roku 2000	-	-2.25%	-6.54%	-19.32%	-22.40%	-24.53%	-23.55%	-25.16%	-20.61%
Cestujúci v tis. osôb	66 806	63 473	59 430	51 274	50 268	49 054	47 021	45 598	47 184
% zmena pred. roku	-	-4.99%	-6.37%	-13.72%	-1.96%	-2.42%	-4.14%	-3.03%	3.48%
% zmena k ref. roku 2000	-	-4.99%	-11.04%	-23.25%	-24.76%	-26.57%	-29.62%	-31.75%	-29.37%

Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kapitálové výdavky v tis. EUR	193 788	298 893	304 253	219 150	325 909	277 774	301 230	136 836	241 804
Suma kap. výdavkov v tis. EUR	2 712 242	3 011 135	3 315 388	3 534 538	3 860 447	4 138 221	4 439 451	4 576 287	4 818 091
Prepravný výkon v mil. osobokm	2 249.1	2 291.3	2 431.7	2 413.5	2 422.0	2 503.1	3 081.3	3 193.7	3 760.0
% zmena pred. roku	-1.30%	1.88%	6.13%	-0.75%	0.35%	3.35%	23.10%	3.65%	17.73%
% zmena k ref. roku 2000	-21.64%	-20.17%	-15.27%	-15.91%	-15.61%	-12.79%	7.36%	11.28%	31.01%
Cestujúci v tis. osôb	45 342	45 004	45 959	43 445	44 287	47 286	57 275	65 606	72 470
% zmena pred. roku	-3.90%	-0.75%	2.12%	-5.47%	1.94%	6.77%	21.12%	14.55%	10.46%
% zmena k ref. roku 2000	-32.13%	-32.63%	-31.21%	-34.97%	-33.71%	-29.22%	-14.27%	-1.80%	8.48%

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa výročných správ ŽSR 2001 – 2017 a výročných správ ZSSK 2002 - 2016

Medzi základné ukazovatele , ktoré sa vykazujú v železničnej infraštruktúre a konkrétne pri nákladnej doprave, patrí výkon prepravy nákladu v hrubých tonových kilometroch.

Tabuľka č. 6 – Vývoj výkonov dopravcov v nákladnej železničnej doprave za obdobie 2000 – 2017.

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
mil. hrtkm	24 865	23 514	27 205	22 420	21 417	21 140	22 326	22 149	21 015
Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
mil. hrtkm	15 204	18 230	18 015	17 322	17 632	17 981	18 453	18 915	19 189

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa výročných správ ŽSR 2001 – 2017

CBA analýza, ktorá skúmala dopad, resp. socioekonomické prínosy modernizácií tratí za vynaložené náklady, konštatovala, že celkový dosiahnutý efekt bude možné reálne odmerať až po dokončení súvislých úsekov. Naša najdôležitejšia investícia – modernizácie trate 120 Bratislava - Žilina, bude ukončená približne okolo roku 2020. Až po tomto dátume bude možné reálne merať jej prínosy v plnej miere, no na druhej strane, z dát dostupných v tabuľkách je možné vyvodiť viacero nezanedbateľných záverov.

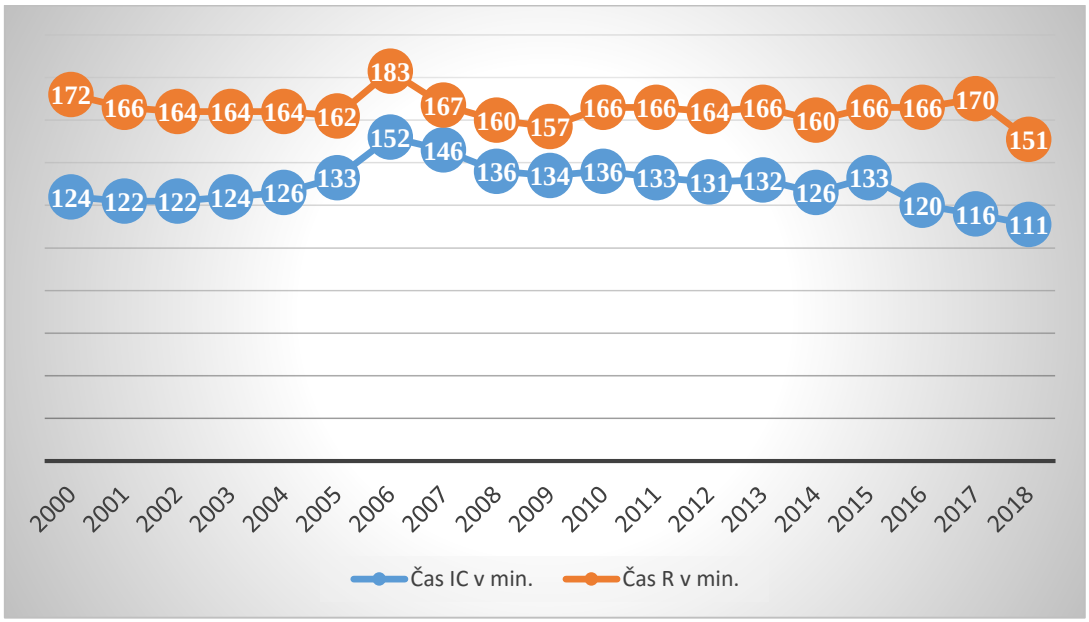
- Priemerná hodnota verejných výdavkov preinvestovaných na železničnú infraštruktúru od roku 2000 sa rovná 267 672 000 EUR/rok.
- Celková vyčíslená suma verejných výdavkov preinvestovaných na železničnú infraštruktúru od roku 2000 po rok 2017 tvorí 4 818 091 000. EUR.
- Prepravný výkon v osobokilometroch až do roku 2008 prudko klesal. Po tomto roku začína stagnovať a následne od roku 2011 začína výkon rásť, od roku 2015 dokonca prudko.
- Počet cestujúcich taktiež po roku 2000 rapídne klesá; s výnimkou roku 2011 klesá až po rok 2012, odkedy začína naberať stúpajúci trend. Tento jav od novembra 2014 ale znásobuje zavedenie cestovného zadarmo pre dôchodcov a študentov.
- Výkony nákladných dopravcov klesajú až do roku 2009, následne sa tento trend mení a výkony začínajú rásť.

Je na mieste konštatovať, že napriek tomu, že celkový efekt preinvestovaných prostriedkov bude možné v plnej miere odmerať až po roku 2020, prvé dopady investícií na dôležité merateľné ukazovatele - mimo finančných ukazovateľov - sa prejavili približne po 10 až 11 rokoch od začiatku modernizácie.

3.3.2 Efektívnosť vynaložených verejných výdavkov z pohľadu spotrebiteľov tvoriacich dopyt na trhu železničnej dopravy

Z pohľadu spotrebiteľov tvoriacich dopyt po osobnej doprave je nutné v najväčšej miere spomenúť cestujúcich. Z pohľadu cestujúceho je najkľúčovejší merateľný parameter zmeny, resp. efektívnosti vynaložených verejných výdavkov, teda jeho daní, čas prepravy. Čas prepravy sa odvíja nepriamo úmerne od výšky vynaložených verejných výdavkov a prakticky dokončenej modernizácie tratí v km.

Graf č. 8 – Vývoj jazdných časov v minútach na trati 120 Bratislava – Žilina pre kategóriu vlakov IC – InterCity a R – Rýchlik.



Zdroj: Vlastné spracovanie podľa grafikonov ŽSR 2000 – 2018

Z grafu možno vyčítať, že od referenčného roku 2000 sa čas prepravy skrátil pri IC – vlakoch o 13 minút a pri kategórii R o 21 minút. Cieľový parameter - čas prepravy - po dokončení rekonštrukcie celého úseku by sa mal pohybovať približne niekde na úrovni 30

minút. Táto zmena by mala ovplyvniť minimálne kategórie vlakov IC - Intercity, R - Rýchlik, a Rex – regionálny rýchlik. Celkovo by sa tak mala týkať približne 50 vlakov denne. Okrem toho, že tento parameter - čas prepravy, skráti cestu cestujúcim, bude významne vplývať aj na obeh vlakových súprav, ktoré budú môcť operátori využívať efektívnejšie.

3.4 Vlastné odporúčania a návrhy

- **Hodnota za peniaze –** Prvou a zásadnou prioritou, na ktorej by mali byť postavené všetky finančné aktivity, a to nielen tie investičné, by mala byť filozofia Útvaru hodnoty za peniaze. V súčasnom programovom období pôsobí na Ministerstve financií okrem Útvaru hodnoty za peniaze aj Implementačná jednotka, ktorej úlohou je dohliadať na aplikovanie výstupov Útvaru hodnoty za peniaze do praxe. Ako výzvu a zároveň nutnosť pre štátne železničné spoločnosti vidím koordináciu a vecnú diskusiu s analytickými jednotkami Ministerstva financií SR. Ako výsledok takejto diskusie a koordinácie by mali byť prijaté manažérske rozhodnutia na základe poctivej racionálnej kvantitatívnej analýzy, čím by sa šetrili verejné zdroje.
- **Inštitút dopravnej politiky –** Ideálnym riešením by bolo čím skôr založiť Inštitút dopravnej politiky na MDV SR, po vzore Inštitútu finančnej politiky či Hodnoty za peniaze. Takýto inštitút by okrem iného mohol výrazne ovplyvňovať verejnú mienku, ktorá by sa následne mohla odraziť do verejného tlaku na prijímanie promptných opatrení. Keďže by na inštitúte pracovali analytici so znalosťou nielen ekonómie, ekonometrie, ale aj dopravných modelov, analytickými opatreniami by sa prispelo k šetreniu verejných výdavkov a zároveň by sa aj prispelo k pozdvihnutiu témy dopravy samotnej na odbornejšiu a sofistikovanejšiu úroveň.
- **Rýchlosť 160 km/h –** Odkedy sa začala výstavba trate 120 Bratislava – Žilina, nielen v odborných, ale aj laických kruhoch sa vedie debata, či bude táto rýchlosť dostačujúcou po skompletizovaní celého úseku. Zastávam názor, že táto rýchlosť by bola dostatočná pri pôvodnom predpoklade dokončenia stavebných prác, t.j. približne 10 rokov od začatia výstavby. Keďže sa táto doba predĺžila na 20 rokov, je nevyhnutné pokračovať v rámci filozofie Hodnoty za peniaze aj na trati 180 Žilina – Košice s modernizáciou zaručujúcou minimálnu rýchlosť 160 km/h a túto rýchlosť neznižovať, ako to dnes

predpokladá jeden z variantov na modernizáciu úseku Žilina – Košice. Dopad na verejné výdavky (úspory) by mal byť po dokončení podobný ako pri trase Bratislava – Žilina.

- **Alokácia zdrojov na dopravu –** Odporúčal by som po dostavbe najdôležitejších úsekov diaľnice D1 v okolí Žiliny prehodnotiť priority alokácie verejných zdrojov z cestnej na železničnú dopravnú infraštruktúru, aby sa v čo najskoršom možnom termíne realizovala modernizácia úseku Žilina – Košice, ale taktiež aj výstavba nových tratí, ktorých otázka je aktuálna, napríklad pri Nitre v súvislosti s fabrikou Jaguar – Land Rover. Výstavbou nových tratí by sa mohli zvýšiť výnosy za používanie železničnej infraštruktúry a tým pádom by sa teoreticky mohla znížiť štátna dotácia na prevádzku a údržbu železničnej infraštruktúry v budúcom období.

- **Štátna dotácia -** Prijať všetky dostupné opatrenia, aby sa štátna dotácia na prevádzku a údržbu železničnej dopravnej cesty nezvyšovala, ale s výhľadom do budúcnosti postupne klesala.

- **Cestovanie zadarmo –** Zavedením cestovného zadarmo pre vybrané skupiny obyvateľstva sa dopyt po cestovaní železnicou zvýšil, ako bolo prezentované aj v grafoch. Do budúcna by som odporúčal prehodnotiť cenotvorbu cestovného zadarmo a zaviesť napríklad 75% zľavy z plnej sumy cestovného, ktoré bolo doteraz zadarmo - po vzore Českej republiky. Takéto behaviorálne opatrenie by mohlo mať za následok, že ľudia by zbytočne necestovali len preto, že je to zadarmo a šetrili by sa tým nielen variabilné výdavky operátora ZSSK, ale aj výdavky na opravu a údržbu železničnej dopravnej cesty pod správou ŽSR.

Záver

Železničná dopravná cesta prechádzala od 80. rokov 20. storočia významnou štrukturálnou reformou vo všetkých západoeurópskych krajinách. Približne na prelome milénia tento trend prišiel aj na Slovensko a je veľmi silne ovplyvnený vstupom, resp. prípravou na vstup Slovenskej republiky do Európskej únie.

Práca v prvej kapitole detailne opisuje transformáciu železničného sektora a jej neskoršiu modernizáciu, čím plní jeden z dôležitých parciálnych cieľov práce. Touto cestou práca ponúka nové teoretické poznatky z danej problematiky, ale taktiež kvantitatívne opisuje modernizáciu železničnej infraštruktúry a jej úskalia, čo neskôr pomáha naplniť viaceré nielen parciálne ciele praktickej časti, ale aj samotný primárny cieľ, t.j. analyzovať verejné výdavky na železničnú infraštruktúru.

V tretej kapitole sú z kvantitatívneho hľadiska analyzované verejné výdavky alokované na železničnú infraštruktúru po, ale aj pred vstupom Slovenska do EÚ. Na to, aby sa v práci dospelo k relevantným záverom, bolo nutné spracovať a porovnať najprv alokované verejné výdavky určené na prevádzku a následne aj kapitálové verejné výdavky určené na modernizáciu železničnej cesty. Práca poukazuje na zistenie, že ako dôsledok modernizácie železničných dopravných ciest, t.j. vynaložených kapitálových verejných výdavkov, sa každoročne znižuje alokovaná čiastka na prevádzku železničných dopravných ciest. Pre komplexné naplnenie cieľov práce boli porovnávané verejné výdavky alokované na železničnú infraštruktúru a na infraštruktúru cestnej dopravy. Analýza preukázala, že medzi alokovanými prostriedkami vznikajú značné disparity v prospech cestnej infraštruktúry. V neposlednom rade práca poukazuje na efektívnosť vynaložených verejných výdavkov.

Na záver sa v práci dospelo k poznatku a je nutné poznamenať, že plnohodnotne analyzovať alokované verejné výdavky na modernizáciu železničnej infraštruktúry, bude možné až po roku 2020, t.j. po roku ukončenia modernizácie uceleného úseku Bratislava – Žilina. Napriek tomu už teraz je možné merať jednotlivé ukazovatele a hodnotiť ich pozitívny socioekonomický prínos pre spoločnosť. Štrukturálna reforma železníc a ich modernizácia bol nevyhnutný a prínosný proces a vo veľkej miere tento proces a modernizáciu pomohli zrealizovať aj prostriedky z EÚ.

Zoznam použitej literatúry

Knižné zdroje a monografie

1. BELIČKOVÁ, Kornélia a kol. *Rozpočtová teória, politika a prax.* 1. vyd. Bratislava : Iura Edition, 2010. 107 s. ISBN 978-80-8078-335-8
2. BUKOVÁ, Bibiána – NEDELIAKOVÁ, Eva – GAŠPARÍK, Jozef. *Podnikanie v železničnej doprave.* 1. vyd. Bratislava : Iura Edition, 2009. 183 s. ISBN 978-80-807-248-1
3. CIBAKOVÁ, Viera a kol. *Ekonomika verejného sektora*. 1. vyd. Bratislava : Iura Edition, 2012. 295 s. ISBN 978-80-8078- 473-7.
4. SIVÁK, Rudolf a kol. *Financie.* 1. vyd. Bratislava : Wolters Kluwer, 2015. 137 s. ISBN 978-80-8168-232-2
5. SIVÁK, Rudolf a kol. *Verejné financie.* 1. vyd. Bratislava : Iura Edition, 2007. 202, 214 s. ISBN 978-80-8079-094-4.
6. SIVÁK, Rudolf – BELANOVÁ, Katarína – JANČOVIČOVÁ BOGNÁROVÁ, Kristína. *Financie podnikateľskej sféry.* 1. vyd. Bratislava : Sprint 2, 2015. 185 s. ISBN 978-80-89710-16-4
7. TOMOVÁ, Anna. *Modely štrukturálnej reformy železníc*. 1. vyd. Žilina : EDIS, 2010. 8 s. ISBN 978-80-554-0188-1

Zákony

- Zákon č. 372/1999 Z.z. o štátnom rozpočte na rok 2000

Dokumenty zverejnené inštitúciami SR

1. Ministerstvo dopravy a výstavby SR. 2000. *Program rozvoja železničných ciest do roku 2010 a návrh financovania investičných akcií.* [online]. Bratislava, 1999 [cit.2018.03.18]. Dostupné online na internete: <https://www.mindop.sk/index/open_file.php?file=doprava/dopinfra/zelinfra/Program_rozvoja_zeleznicnych_ciest_do_roku_2010.doc>
2. Ministerstvo financií SR. 2016. *Revízia výdavkov na dopravu, Záverečná správa* [online] Bratislava, 2016 [cit.2018.03.18.] Dostupné na internete:

<https://www.finance.gov.sk/LoadDocument.aspx?categoryId=11154&documentId=14957>

3. Ministerstvo výstavby a regionálneho rozvoja SR. 2006. *Národný strategický referenčný rámec 2007 – 2013.* [online]. Bratislava, 2006 [cit.2018.04.21] Dostupné na internete: <http://rraz.sk/files/files/Narodny_strategicky_referencny_ramec.pdf>
4. Protimonopolný úrad SR. 2001. *Problémy v sektore železničnej dopravy zo súťažného hľadiska.* [online]. Bratislava, 2011 [cit.2018.03.3]. Dostupné online na internete: <www.antimon.gov.sk/data/att/367.pdf>

Internetové zdroje

1. BEER, G. *Železnice začali modernizovať trate až vlani.* 2003 In: News and Media Holding. [online]. 2003 [cit. 2018.04.07]. Dostupné na: <https://www.etrend.sk/firmy/zeleznice-zacali-modernizovat-trate-az-vlani.html>
2. ERDÖSSY, M. *Začnime naplno robiť hneď od začiatku roka.* In: Železničný semafor [online] 2018 [cit.2018.03.18.] Dostupné na internete: <https://www.vlaky.net/upload/images/sk/Zsemafor/2018_01.pdf>
3. MITAS, Ľubomír. *XII. medzin. konferencia o modernizácii žel. tratí.*In: Ž-Semafor [online] 2002 [cit.2018.03.18.] Dostupné na internete: <https://www.rail.sk/arp/slovakia/present/korid02.htm>
4. Operačný program Integrovaná infraštruktúra. 2018. *Vývoj čerpania EÚ zdrojov Operačného programu integrovaná infraštruktúra k 28.02.2018* [online] [cit.2018.03.18.] Dostupné na internete: <https://www.opii.gov.sk/download/e/2018/2018_02_vyvoj_certifikovaneho_cerpania.pdf>
5. PAVLÍKOVÁ, M. *Rekonštrukcia železničných tratí a staníc na Slovensku stojí miliardy korún.* 2007. In: TASR. [online]. 2007 [cit. 2018.04.21]. Dostupné na: <https://dennik.hnonline.sk/ekonomika-a-firmy/199049-rekonstrukcia-zeleznicnych-trati-a-stanic-na-slovensku-stoji-miliardy-korun>
6. ŽSR. *História železníc 1867- 1873*. [online]. [cit.2018.03.3] Dostupné na internete: <https://www.zsr.sk/o-nas/historia-zeleznic/1867-1873/>

7. ŽSR. *História železníc 1945-1992*. [online]. [cit.2018.03.3] Dostupné na internete: <https://www.zsr.sk/o-nas/historia-zeleznic/1945-1992/investicie/>
8. ŽSR. *Modernizácia železničnej trate Bratislava Rača - Trnava*. [online]. [cit.2018.04.07] Dostupné na internete: <https://www.zsr.sk/modernizacia-trati/projekty-spolufinancovane-eu/zrealizovane-stavby/ispa/modernizacia-zeleznicnej-trate-bratislava-raca-trnava-usek-bratislava-raca-senkvicemodernizacia-zeleznicnej-trate-senkvice.html>
9. ŽSR. *Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov I. a II. etapa*. [online]. [cit.2018.04.28] Dostupné na internete: <https://www.zsr.sk/modernizacia-trati/projekty-spolufinancovane-eu/zrealizovane-stavby/kohezny-fond/zsr-modernizacia-zeleznicnej-trate-nove-mesto-nad-vahom-puchov-zkm-100500-159100-tratovu-rychlost-do-160-km-hod-i.html>
10. ŽSR. *Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov IV. a V. etapa*. [online]. [cit.2018.04.28] Dostupné na internete: <https://www.zsr.sk/modernizacia-trati/projekty-spolufinancovane-eu/zrealizovane-stavby/kohezny-fond/zsr-modernizacia-zeleznicnej-trate-nove-mesto-nad-vahom-puchov-zkm-100500-159100-tratovu-rychlost-do-160-km-hod.html>
11. ŽSR. *Modernizácia železničnej trate Trnava – Nové Mesto nad Váhom*. [online]. [cit.2018.04.21] Dostupné na internete:<https://www.zsr.sk/modernizacia-trati/projekty-spolufinancovane-eu/zrealizovane-stavby/ispa/modernizacia-zeleznicnej-trate-trnavanove-mesto-nad-vahom-usek-trnava-piestany.html>
12. ŽSR. *Modernizácia železničnej trate Trnava – Nové Mesto nad Váhom II. etapa*. [online]. [cit.2018.04.21] Dostupné na internete: <https://www.zsr.sk/modernizacia-trati/projekty-spolufinancovane-eu/zrealizovane-stavby/kohezny-fond-2004-2006/modernizacia-zeleznicnej-trate-trnavanove-mesto-nad-vahom-zkm-47550-100500-tratovu-rychlost-do-160-km-h-ii-etapa-pi.html>
13. ŽSR. *Modernizácia železničnej trate Žilina – Krásno nad Kysucou* [online]. [cit.2018.04.28] Dostupné na internete:

<https://www.zsr.sk/modernizacia-trati/projekty-spolufinancovane-eu/zrealizovane-stavby/kohezny-fond/modernizacia-zeleznicnej-trate-zilina-krasno-nad-kysucou.html>

14. ŽSR. *Prvé železnice*. [online]. [cit.2018.03.3] Dostupné na internete: <https://www.zsr.sk/o-nas/historia-zeleznic/prve-zeleznice/>
15. ŽSR. *Výročná správa ŽSR za rok 2001*. [online]. [cit.2018.03.3] Dostupné na internete: <https://www.zsr.sk/files/o-nas/vyrocne-spravy/vyrocnasprava2001.pdf>
16. ŽSR. *Výročná správa ŽSR 2016*. [online] [cit.2018.03.18.] Dostupné na internete: <https://www.zsr.sk/files/o-nas/vyrocne-spravy/vyrocnasprava2016.pdf >

Výročné správy

1. NDS. *Výročné správy 2005 - 2016.* [online] Dostupné na internete: <https://www.ndsas.sk/spolocnost/profil-spolocnosti>
2. ZSSK. *Výročné správy 2002 - 2016.* [online] Dostupné na internete: <http://www.slovakrail.sk/sk/o-spolocnosti/vyrocne-spravy0.html>
3. ŽSR. *Výročné správy 2001 - 2017.* [online] Dostupné na internete: <https://www.zsr.sk/o-nas/vyrocne-spravy/>