

# Program revitalizácie železničných spoločností

## Úvod

Železničná doprava v rámci dopravného systému má svoje špecifické a nezastupiteľné postavenie, a preto vláda SR na jej rozvoj kladie patričný dôraz. Jeho naplnením je podpora obchodných väzieb a spoločenských vzťahov vybudovaním fyzického spojenia jednotlivých oblastí v rámci štátu i EÚ a ich rozvoja ako celku. Slovenská republika v rámci svojej dopravnej politiky presadzuje model trvalo udržateľnej mobility. Podporuje rozvoj a revitalizáciu železničnej prepravy, keďže ide o formu verejnej osobnej dopravy priateľskú k životnému prostrediu.

Železničná doprava je chápaná ako nosný, hromadný a ekologický spôsob dopravy. Z tohto dôvodu sú vytvárané organizácie na vládnych, mimovládnych a rezortných úrovniach koordinujúce činnosť železníc.

Výkonnosť a ekonomická efektívnosť železničných spoločností v Slovenskej republike je podmienená stavom železničnej infraštruktúry, ktorá vykazuje vysokú hustotu siete so zastaranou technológiou i mobilným parkom. Železničná doprava na Slovensku je technicky zanedbávaná, jej výkony sú relatívne nízke, kapacita jestvujúcich železničných tratí je málo využitá. Štátne železničné spoločnosti sú zadlžené na hranicu únosnosti. Tento veľmi vážny stav, vzhľadom na záujem zachovania služieb, popísal materiál „Analýza fungovania železničných spoločností Železnice Slovenskej republiky, Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., a Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.“, ktorý vláda Slovenskej republiky schválila uznesením č. 40 z 9. januára 2011. Cieľom predkladaného materiálu je identifikovať miesto železničnej dopravy v systéme pozemnej dopravnej obsluhy Slovenskej republiky a definovať opatrenia, nevyhnutné na jej revitalizáciu zo súčasného stavu na ekonomicky efektívny druh dopravy.

## Aktuálny spôsob zabezpečovania obslužnosti územia Slovenskej republiky pozemnými druhmi dopravy

Pozemnú dopravnú obsluhu Slovenskej republiky v súčasnosti zabezpečuje cestná a železničná doprava.

### Cestná doprava

#### Infraštruktúra

Vlastníctvo a správa diaľnic, rýchlostných ciest, ciest I., II. a III. triedy, ako aj miestnych komunikácií a účelových komunikácií, je určené zákonom č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon). Podľa tohto zákona sú diaľnice a rýchlostné cesty vo vlastníctve a správe Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. Cesty I. triedy sú vo vlastníctve štátu a v správe Slovenskej správy ciest. Cesty II. a III. triedy vrátane ich prejazdnych úsekov cez obce sú vo vlastníctve samosprávnych krajov a ich správu vykonáva samosprávny kraj alebo právnické osoby ním na tento účel zriadené alebo založené. Miestne komunikácie sú vo vlastníctve miest obcí a ich správu vykonávajú obce a mestá alebo právnické osoby nimi na tento účel založené alebo zriadené.

Výstavba, prevádzka a údržba diaľnic a rýchlostných ciest je financovaná z prostriedkov štátneho rozpočtu cez kapitolu Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (ďalej len „MDVRR SR“) vrátane prostriedkov z EÚ a spolufinancovania; z výnosu z diaľničných známok a elektronického mýta, z prostriedkov predaja a nájmu nepotrebného majetku.

Výstavba, prevádzka a údržba ciest I. triedy je financovaná z prostriedkov štátneho rozpočtu cez kapitolu MDVRR SR vrátane prostriedkov z EÚ a spolufinancovania. V prípade ciest II. a III. triedy pochádzajú prostriedky na ich prevádzku a údržbu z rozpočtu VÚC, miestne komunikácie sú financované z rozpočtu mesta alebo obce.

Tab. č. 1: Vynaložené finančné prostriedky zo ŠR, resp. VÚC (mil. Eur)

	Výstavba		Opravy,údržba a správa	
	2009	2010	2009	2010
<b>Diaľnice a rýchlostné cesty</b>	673,8	573,0	29,9	29,9
<b>Cesty I. triedy</b>	109,5	118,5	34,2	34,2
<b>Cesty II. a III. triedy</b>	nepatrné prostriedky		cca 60	cca 60
<b>SPOLU</b>	<b>783,3</b>	<b>691,5</b>	<b>cca 124,1</b>	<b>cca 124,1</b>

Dopravné výkony cestnej infraštruktúry v roku 2010 možno odhadnúť nasledovne:

Tab. č. 2: Odhadovaný dopravný výkon cestnej infraštruktúry v roku 2010

Individuálna automobilová doprava	cca 13 200 mil. vozkm
Cestná nákladná doprava	cca 8 000 mil. vozkm
Cestná hromadná osobná doprava	cca 500 mil. vozkm
<b>SPOLU</b>	<b>cca 21 700 mil. vozkm</b>

Tendencia vývoja sumárnej hodnoty dopravných výkonov cestnej infraštruktúry je rastová.

#### *Nákladná doprava*

Cestná nákladná doprava je plne liberalizovaná a ekonomicky samonosná – funguje bez dotácií a štát sa v nej neangažuje. Vývoj prepravných výkonov cestnej nákladnej dopravy v období rokov 1995 – 2009 obsahuje tabuľka č. 7.

#### *Osobná hromadná doprava*

Osobná hromadná doprava je plne liberalizovaná, vykonávajú ju najčastejšie private subjekty. Ide o dotovanú službu, objednávajú ju VÚC na zabezpečenie prímestskej autobusovej dopravy a obce na zabezpečenie mestskej autobusovej dopravy podľa svojich potrieb. Zabezpečovanie verejnej pravidelnej autobusovej dopravy sa uskutočňuje na základe zákona č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, ktorý v § 6 definuje verejnú pravidelnú autobusovú dopravu ako prepravu cestujúcich na autobusovej linke medzi dvoma alebo viacerými obcami, pričom do nej patrí najmä diaľková autobusová doprava, medzinárodná autobusová doprava, prímestská autobusová doprava alebo na území obce mestska autobusová doprava. Z uvedených kategórií verejnej pravidelnej autobusovej dopravy sa za služby vo verejnom záujme považuje len prevádzkovanie prímestskej autobusovej dopravy a mestskej autobusovej dopravy, ktoré sú dotované zo strany objednávateľov príslušných dopravných výkonov. Vývoj prostriedkov na zabezpečovanie cestnej osobej hromadnej dopravy z rozpočtov VÚC a obcí, ako aj vývoj prepravných výkonov tohto segmentu dopravy obsahuje tabuľka č. 5 a tabuľka č. 6.

#### *Osobná individuálna doprava*

Vývoj prepravných výkonov osobej individuálnej dopravy obsahuje tabuľka č. 7.

### **Železničná doprava**

#### *Infraštruktúra*

Železničnú infraštruktúru stavia, udržiava a prevádzkuje štát prostredníctvom Železníc Slovenskej republiky (ďalej len „ŽSR“), subjektu zriadeného osobitným zákonom NR SR č. 258/1993 Z. z. o Železničiach Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov, ako

právnickú osobu sui generis, s výrazným akcentom na ochranu štátneho vlastníctva majetku železníc, na ich povinnosť vo vzťahu k prevádzkovaniu železničnej infraštruktúry v Slovenskej republike.

Zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorý nadobudol účinnosť 1. 1. 2010 určil nový model spoplatňovania železničnej infraštruktúry na báze separátnych úhrad fixných a variabilných nákladov (dopady zavedenia nového modelu stanovenia úhrad za používanie železničnej infraštruktúry, jednak úhradou fixných nákladov zo strany štátu a úhradou variabilných nákladov od dopravcov, sa do ŽSR celkom premietnu až v priebehu roka 2011 s efektom v následnom období).

Princípom je úhrada fixných nákladov vlastníkom infraštruktúry (štát) a variabilných nákladov manažéra infraštruktúry (na ktoré sa vzťahuje určovanie úhrad za jej používanie regulačným orgánom) cez poplatok za použitie železničnej infraštruktúry zo strany železničných podnikov. Tento prístup má zabezpečiť, aby poplatok motivoval železničné podniky intenzívnejšie využívať železničnú infraštruktúru (oproti predchádzajúcemu stavu znamená významné zníženie poplatku, najmä v oblasti železničnej nákladnej dopravy). Fixnú časť ekonomicky oprávnených nákladov súvisiacich s poskytovaním služieb železničnej infraštruktúry uhrádza štát ako vlastník železničnej infraštruktúry, na základe zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry uzatvorenej medzi ŽSR a štátom zastúpeným MDVRR SR.

Výstavba železničnej infraštruktúry je financovaná z prostriedkov štátneho rozpočtu cez kapitolu MDVRR SR vrátane prostriedkov z EÚ.

Tab. č. 3: Vynaložené finančné prostriedky zo ŠR (mil. Eur)

Výstavba (vrátane prostriedkov z EÚ)					Prevádzkovanie dráhy (skutočne vynaložené)				
2006	2007	2008	2009	2010	2006	2007	2008	2009	2010
141,6	180,1	91,9	98,1	406,0	95,1	106,6	169,4	136,1	127,8

Tu je potrebné poznamenať, že skutočne vynaložená úhrada nákladov na prevádzku a údržbu železničnej infraštruktúry nepokrýva úplne rozdiel medzi príjmami a ekonomicky oprávnenými nákladmi ŽSR, čo je významnou príčinou vzrastajúcej zadlženosti manažéra železničnej infraštruktúry.

Dopravné výkony železničnej infraštruktúry za rok 2010 možno odhadnúť nasledovne:

Tab. č. 4: Odhadovaný dopravný výkon žel. infraštruktúry v roku 2010

Osobná doprava	31,886 mil. vlkm
Nákladná doprava	14,523 mil. vlkm
<b>SPOLU</b>	<b>46,409 mil. vlkm</b>

Tendencia vývoja sumárnej hodnoty dopravných výkonov železničnej infraštruktúry je klesajúca.

### Nákladná doprava

Železničná nákladná doprava je plne liberalizovaná a ekonomicky samonosná – funguje bez dotácií. Majoritným dopravcom je Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., (ďalej len CARGO), akciová spoločnosť so 100 % účasťou štátu. Okrem nej pôsobí na trhu železničnej nákladnej dopravy viacero alternatívnych dopravcov; ich celkový podiel na výkonoch železničnej nákladnej dopravy je zatiaľ pomerne malý (aktuálne necelých 6 %), postupne však rastie. Vývoj prepravných výkonov železničnej nákladnej dopravy v období rokov 1995 – 2009 obsahuje tabuľka č. 7.

### Osobná doprava

Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., (ďalej len „ZSSK“) je v súčasnosti jediným dopravcom v železničnej osobnej doprave na Slovensku, realizujúcim všetky výkony. Tieto výkony realizuje ako dotovanú službu, na základe zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach. Objednávateľom verejnej dopravy je ten, kto má zákonnú povinnosť zabezpečovať verejnú dopravu (aktuálne je to MDVRR SR). Zákon predpokladá, že od 1. 1. 2012 bude v prípade regionálnej železničnej dopravy objednávateľom aj vyšší územný celok. Vývoj prostriedkov na zabezpečovanie osobnej železničnej dopravy zo štátneho rozpočtu, ako aj vývoj prepravných výkonov tohto segmentu dopravy obsahujú tabuľky č. 5 a 6.

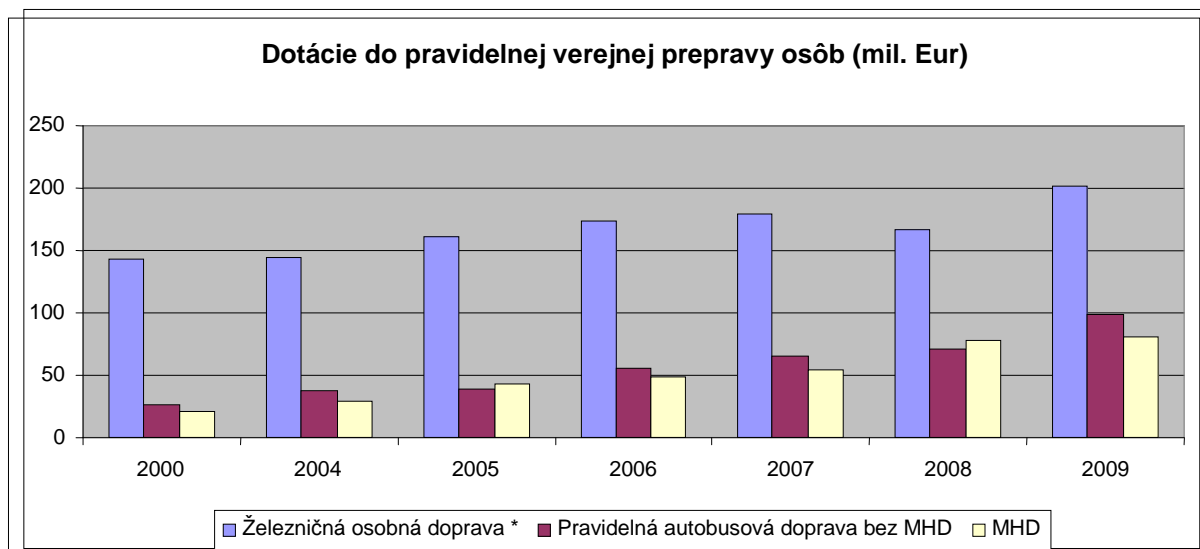
Tab. č. 5: Dotácie do pravidelnej verejnej prepravy osôb (mil. Eur)

Štátny rozpočet	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Železničná osobná doprava *	143	144	161	173	179	166	202
Pravidelná autobusová doprava bez MHD	26	37	39	56	65	71	98
MHD	21	29	43	49	54	78	80
<b>Celkom</b>	<b>203</b>	<b>178</b>	<b>200</b>	<b>256</b>	<b>279</b>	<b>315</b>	<b>380</b>

\* prepočet kurzom 30,1260 Sk/Eur, nakoľko uvedený kurz bol použitý na prepočet nekrytých strát za roky 2004 – 2008, ktoré boli uznané štátom.

Zdroje: MDPT SR štátny rozpočet, záverečné účty VÚC, záverečné účty miest s DP MHD

Graf. č. 1: Dotácie do pravidelnej verejnej prepravy osôb

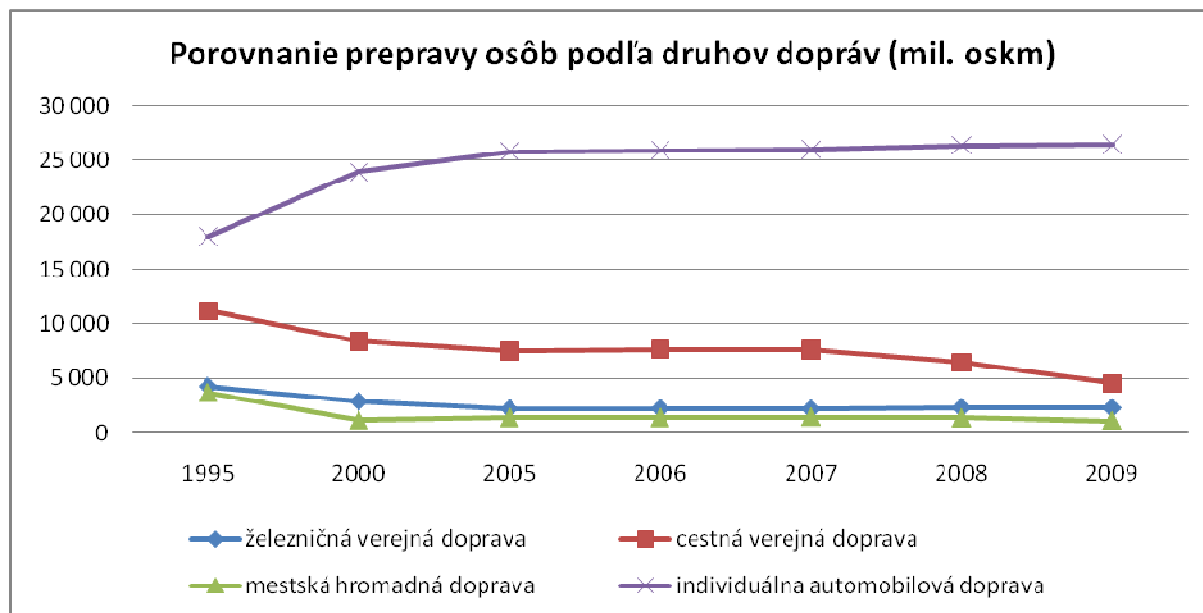


Tab. č. 6: Porovnanie prepravy osôb podľa druhov dopravy

	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Prepravný výkon celkom (mil. oskm)</b>	<b>39 578</b>	<b>37 390</b>	<b>39 614</b>	<b>40 184</b>	<b>41 050</b>	<b>41 281</b>	<b>37 971</b>
z toho podľa druhov dopravy							
železničná verejná doprava	4 202	2 870	2 166	2 194	2 148	2 279	2 247
cestná verejná doprava	11 191	8 435	7 525	7 665	7 596	6 446	4 538
mestská hromadná doprava	3 688	1 173	1 399	1 403	1 451	1 370	1 127
vnútrozemská vodná doprava	7	4	4	3	4	3	3
letecká doprava	186	251	2 465	2 829	3 699	4 650	3 501
individuálna automobilová doprava	17 977	23 929	25 824	25 920	25 994	26 395	26 420
verejná osobná doprava	19 274	12 733	13 575	14 113	14 915	14 765	11 433
neverejná osobná doprava	20 304	24 657	26 039	26 071	26 135	26 516	26 538

*Zdroj : ŠÚ SR, Údaje za rok 2009 sú predbežné*

Graf. č. 2: Porovnanie prepravy osôb podľa druhov dopráv

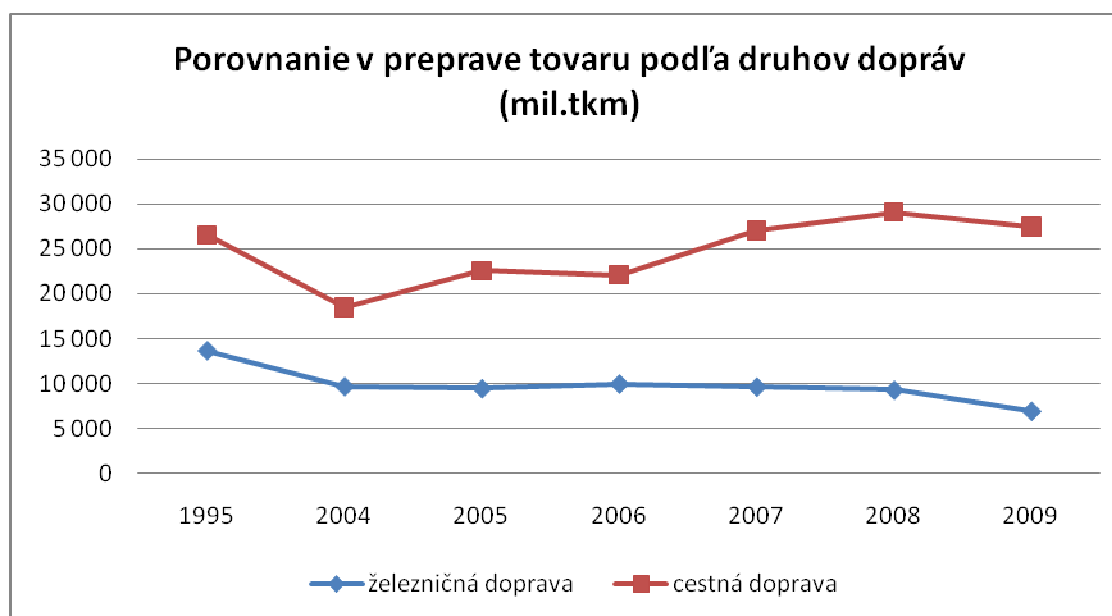


Tab. č. 7: Porovnanie v preprave tovaru podľa druhov dopráv

	1995	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Prepravný výkon celkom (mil.tkm)</b>	<b>41 680</b>	<b>28 941</b>	<b>32 694</b>	<b>33 038</b>	<b>37 540</b>	<b>39 372</b>	<b>35 678</b>
železničná doprava	13 674	9 702	9 463	9 988	9 647	9 299	6 964
cestná doprava	26 536	18 517	22 550	22 114	27 050	29 094	27 484
vnútrozemská vodná doprava	1 468	721	680	936	843	979	1 230
letecká doprava	1,8	0,6	0,8	0,2	0,3	0,4	0,025

Zdroj: ŠÚ SR

Graf. č. 3: Porovnanie v preprave tovaru podľa druhu dopráv



## **Porovnanie aktuálnych výkonových a nákladových parametrov cestnej a železničnej dopravy**

Porovnaním predložených údajov možno dôjsť k záveru, že v nákladnej doprave je podiel železničnej dopravy necelých 20 % prepravných výkonov pozemnej dopravy, v prípade osobnej dopravy je tento podiel iba niečo cez 6 %.

Investície do železničnej infraštruktúry sú v porovnaní s investíciami do cestnej infraštruktúry podstatne menšie, čo súvisí s dlhodobým úsilím Slovenskej republiky dokončiť výstavbu aspoň základnej kostry diaľničnej siete. Dotácie na zabezpečenie prevádzky a údržbu infraštruktúry sú v prípade železničnej infraštruktúry približne dvakrát vyššie, než aké sa vynakladajú na údržbu a opravy ciest. Treba však skonštatovať, že štátom vynakladané prostriedky nepokrývajú úplne potreby údržby železnice, ktorá pod tlakom neustáleho podfinancovania postupne degraduje, čo vedie k zadlžovaniu manažéra infraštruktúry (ŽSR).

Objem dotovaných výkonov železničnej osobnej dopravy tvorí približne 1/2 - 1/3 dotovaných výkonov prímestskej a mestskej osobnej cestnej dopravy. Výška dotácií z verejných zdrojov do cestnej hromadnej mestskej a prímestskej dopravy kolíše v rozmedzí 70 – 90 % úrovne dotácií do železničnej osobnej dopravy. Aj v tomto prípade však treba poukázať na skutočnosť, že výška dotácie do železničnej osobnej hromadnej dopravy neumožňuje tvoriť primerané zdroje na obnovu a modernizáciu vozidlového parku.

### **Legislatívna úprava del'by výkonov medzi cestnou a železničnou dopravou**

Koordináciu medzi cestnou a železničnou osobnou dopravou rieši zákon o doprave na dráhach č. 514/2009 Z. z., a zákon o cestnej doprave č. 168/1996 Z. z. Podľa zákona o cestnej doprave, samosprávny kraj alebo obec v mestskej autobusovej doprave vychádza z plánu dopravnej obslužnosti pri udeľovaní dopravných licencií a pri schvaľovaní cestovného poriadku, pričom dbá, aby dopravná obslužnosť bola zabezpečená vzájomným prepojením verejnej pravidelnej autobusovej dopravy s verejnou osobnou dopravou na železničnej dráhe a dbá, aby sa zamedzilo vykonávaniu súbežnej verejnej osobnej dopravy. Zákon o doprave na dráhach ustanovuje, že v prípade súbežnej dopravy má prednosť železničná doprava. V nadväznosti na kompetencie samosprávneho kraja pri schvaľovaní cestovných poriadkov v cestnej doprave, nie sú vytvorené náležité podmienky pre rešpektovanie exkluzivity železničnej dopravy.

### **Aktuálne nastavenie del'by výkonov medzi cestnou a železničnou dopravou**

V dôsledku vágnosti aktuálne platných legislatívnych noriem je súčasný spôsob del'by výkonov medzi cestnou a železničnou dopravou nedefinovateľný, odvíjajúci sa predovšetkým od vyhodnotenia čisto finančných účinkov.

Keďže aktivity štátu a VÚC nie sú koordinované, dôsledkom sú súbehy dotovaných autobusových a železničných liniek, ako aj vzájomná nízka previazanosť cestných



a železničných spojov. V Slovenskej republike dnes nefunguje žiadny systém integrovanej dopravy (výnimky v podobe dohovorov medzi ZSSK a mestami Žilina a Bratislava o používaní spoločného cestovného dokladu na tratiach Žilina – Rajec a Malacky – Bratislava nemožno považovať za plnohodnotnú integráciu).

Z čisto ekonomických porovnaní pri dnešnej podobe nastavenia nákladov vyplýva, že cestovanie vlakom je v porovnaní s obvyklým autobusom hospodárnejšie len v prípade osobného vlaku, skladajúceho sa z rušňa a prinajmenšom štyroch podvozkových vozňov. Z tohto porovnania môže prameniť uprednostňovanie autobusovej dopravy pred železničnou.

V oblasti pozemnej nákladnej dopravy je deľba výkonov nastavovaná len rozhodnutím spotrebiteľa, ktorý porovnáva cenu a úroveň služieb. Víťazom je v tomto prípade cestná doprava, železničná doprava dnes dopravuje len to, čo cesta nedokáže (najmä doprava železnej rudy a uhlia do U. S. Steel Košice, železnej rudy do závodov ArcelorMittal Ostrava a Voest Alpine Linz a preprava ropy a produktov chemického priemyslu pre Slovnaft, a. s., Bratislava).

Táto deľba výkonov nezodpovedá optimálnemu rozdeleniu najmä preto, že v poplatkoch za použitie infraštruktúry nie sú zahrnuté úplné externé náklady toho-ktorého dopravného módu (znečistenie, hluk, poškodzovanie budov a materiálu, zmeny klímy, preťaženie infraštruktúry a nehody). Dopravní prevádzkovatelia a občania teda nemajú vždy možnosť zistiť, ktorý druh dopravy je ekonomicky a ekologicky najlepší. Pritom z hľadiska makroekonomických dopadov evaluácie externých nákladov cestnej dopravy je celková hodnota ročných externých nákladov za nákladnú cestnú dopravu, verejnú autobusovú dopravu a individuálnu automobilovú dopravu, vyčíslená podľa výkonov v roku 2010 na cca 1 900 mil. Eur (zahrnutie externých nákladov do nákladov cestnej dopravy by znamenalo, že mýtny poplatok by bolo treba oproti aktuálnej sadzbe zvýšiť na jej 2,5- až 3- násobok, v prípade individuálnej automobilovej dopravy by toto zvýšenie bolo ekvivalentné vzrastu spotreby priemerného osobného automobilu o 4 l benzínu na 100 km). Pre sektor železničnej dopravy sú celkové ročné externé náklady vyčíslené na cca 35 mil. Eur. V prípade osobnej dopravy to predstavuje 0,65 Eur/vlkm, u nákladnej dopravy 1,15 Eur/vlkm – to zodpovedá nárastu o cca iba 18 až 25 % aktuálnej ceny za použitie dopravnej cesty. (Zdroj: Externé efekty dopravy a možné dôsledky ich evaluácie na dopravný trh. VÚD Žilina, 2010).

## Miesto železničnej dopravy v dopravnom systéme Slovenskej republiky

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

- cestná doprava
  - technicky je vhodná pre menšie a rozptýlenejšie prepravné prúdy,
  - **pozitíva:** je flexibilná, dostupná a pochopiteľná – pre spotrebiteľa je priateľská,
  - **negatíva:** vysoké externé náklady (environmentálne nepriaznivá – najmä vo vzťahu k emisiám CO<sub>2</sub>, vyššia spotreba paliva, kongescie, následky nehôd, vysoký počet usmrtených a ranených), takmer 100 % závislosť na strategických ropných palivách, ktorých pôvod je mimo Slovenska a EÚ,
- železničná doprava
  - technicky je vhodná pre mohutné a sústredené prepravné prúdy,
  - **pozitíva:** šetrí životné prostredie, má nízke externé náklady, je v porovnaní s cestnou dopravou neporovnateľne bezpečnejšia a má nižšiu mernú spotrebu paliva, významný podiel jej výkonov sa uskutočňuje na elektrifikovaných železničných tratiach (čo znamená nižšiu závislosť na ropných palivách),
  - **negatíva:** železničná sieť je menej dostupná, nie je využiteľná na individuálnu prepravu, spotrebiteľovi je vzdialenejšia.

Prirodzené miesto železničnej dopravy v systéme dopravnej obsluhy územia je v obsluhu veľkých a sústredených záťažových prúdov v nákladnej doprave, v diaľkovej osobnej doprave a pri obsluhu mestských aglomerácií (možnosť vytvorenia integrovaného dopravného systému).

Tento pohľad vyjadrila aj Európska únia v stanovisku európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru k téme Európska politika dopravy v rámci Lisabonskej stratégie po roku 2010 a Stratégie udržateľného rozvoja 2010/C354/04.

V oblasti železničnej osobnej dopravy je okrem bezpečnosti a ekologickej prijateľnosti rozhodujúca kvalita. Je to základný predpoklad spokojnosti zákazníka. Pohodlné cestovanie, prípadne efektívne využitie času prepravy najmä pri cestách na dlhšie vzdialenosti, je vo vyspelej Európe stále viac uprednostňované pred individuálnym motorizmom.

Železničná nákladná doprava má plniť úlohu dopravného systému zabezpečujúceho prepravy najmä hromadných substrátov na dlhšie vzdialenosti. Legislatíva EÚ zdôrazňuje, že dobre rozvinutá nákladná železničná doprava je kľúčom k trvalo udržateľnému rozvoju a prispieva k zvyšovaniu prepravných kapacít, bezpečnosti prepravovaného tovaru a zodpovednosti.

Legislatíva Európskej únie sa snaží presadzovať model dlhodobu udržateľnej mobility, a preto podporuje rozvoj a revitalizáciu železničnej prepravy ako formy verejnej osobnej dopravy priateľskej k životnému prostrediu.

EÚ kladie rozvoju železničnej dopravy patričný dôraz. Naplňaním dôrazu na železničnú dopravu je zabezpečená podpora obchodných väzieb a spoločenských vzťahov vybudovaním fyzického spojenia jednotlivých častí Únie a ich rozvoja ako celku. Tak vznikla koncepcia dopravných trás – koridorov na báze multimodality.

Napriek poklesu podielov železničnej dopravy na výkonoch dopravného systému Slovenskej republiky v posledných rokoch nie sú výkony v slovenskej železničnej doprave veľmi odlišné od celoeurópskeho priemeru, čo svedčí o životaschopnosti tohto dopravného módu.

- v osobnej železničnej doprave sú mierne pod priemerom (6,14 % v porovnaní so 7 % celoeurópskeho priemeru) a sú ustálené,
- v nákladnej železničnej doprave sú výkony nadpriemerné (23,36 % v porovnaní s 18 % celoeurópskeho priemeru); trend je však klesajúci.

Stratégia rozvoja dopravy SR do roku 2020 predpokladá v oblasti železničnej nákladnej dopravy mierny nárast absolútneho objemu prepravy na hodnotu cca 47 – 50 mil. ton, pričom nárast sa prejaví najmä na hlavných koridorových tratiach.

V oblasti železničnej osobnej dopravy predpokladá predmetný materiál stabilizovaný stav s minimálnymi výkyvmi, ktorý bude výrazne závisieť od modernizácie železničných dopravných prostriedkov a infraštruktúry.

Podľa stanovísk, záverov a odporúčaní Európskej únie a tiež podľa dopravnej politiky SR, je potrebné pokračovať v úsilí o zmenu rozdelenia výkonov medzi cestnou a železničnou dopravou v prospech železničnej dopravy. Je preto v záujme Slovenskej republiky nájsť jej primerané miesto v systéme pozemnej dopravy. Vzhľadom na skutočnosť, že z rôznych dôvodov nie je možné okamžite zahrnúť všetky externé náklady do nákladov všetkých dopravných módov (čo by umožnilo ponechať deľbu výkonov medzi nimi na pôsobenie trhových mechanizmov), mal by štát v záujme minimalizácie externých nákladov (zaťažujúcich vo väčšine prípadov štátny rozpočet) vzťahy medzi dopravnými odvetviami regulovať uprednostnením druhu dopravy s nižšími externými nákladmi – teda v tomto prípade železničnej dopravy.

Optimálny stav v aktuálnych slovenských pomeroch spočíva v posilnenej železničnej doprave tam, kde potenciálne prepravné pomery dokážu využiť jej kladné vlastnosti a naopak, v jej utlmení, resp. úplnom zániku tam, kde takýto potenciál nie je.

## Hlavné príčiny nízkeho využitia železničnej dopravy

Príčiny problémov slovenských železničných spoločností, najmä nízkej miery využívania ich služieb, spočívajú:

- vo vysokej finančnej náročnosti železničnej dopravy, neakceptovateľnej v jej súčasnej úrovni pre štátny rozpočet, najmä -
  - o vo vysokom rozsahu výkonov objednávaných, avšak neuhrádzaných štátom i kumulatívny dlh, tvorený štátom uznanými, ale neuhradenými pohľadávkami ŽSR, ktorý dosiahol čiastku 196 mil. Eur, v prípade ZSSK má tento dlh hodnotu 157 mil. Eur, (čiastky obsahujú odhad dlhu za rok 2010),
  - o v neefektívnom hospodárení železničných spoločností v minulých rokoch, zvyšujúcom úroveň ich nákladov nad nevyhnutnú a primeranú mieru, pričom ide najmä o
    - predražovanie nákladov na obstarávanie tovarov a služieb,
    - rozsiahlu administratívu železničnej správy,
    - neodôvodnené uplatňovanie outsourcingu i v prípadoch, kedy ide o činnosti, vykonateľné vlastnými pracovnými silami,
    - niektoré neefektívne investičné akcie,
    - nesprávne nastavené procesy, ktorých dôsledkom je koncentrácia rozhodovacích kompetencií v rukách nezaangažovaných úradníkov v centrálach a bezmocnosť výkonných vedúcich v regiónoch. Výsledok je charakteristický stav „kolektívnej nezodpovednosti“, vedúci ku stratám v prevádzke,
    - pomalé odčleňovanie nepotrebného nehnuteľného majetku v prípade ŽSR.
- v dlhodobo neúmerne vysokej úrovni štátom regulovaného poplatku za dopravnú cestu,
- v nízkej úrovni služieb a nedostatočne proklientskej orientácii železničnej dopravy, súvisiacej najmä s nenáležitým stavom infraštruktúry a mobilných prostriedkov v dôsledku dlhodobo nízkych investícií, ktoré navyše neboli vždy dobre vynaložené,
- v nedostatočnej koordinácii medzi cestnou a železničnou osobnou dopravou, najmä v:
  - o absentujúcej koordinácii pri obstarávaní dotovaných výkonov hromadnej osobnej dopravy medzi štátom a VÚC,
  - o neukončenej harmonizácii podmienok pôsobenia cestnej a železničnej dopravy, nezakalkulovaní všetkých externých nákladov do nákladov cestnej dopravy,
  - o nedostatočnej regulácii diaľkovej kamiónovej dopravy,
  - o nevyriešenej otázke exkluzivity železničnej dopravy (v rôznych zákonoch je riešená rôzne),

- v absencii konkurenčného prostredia v prostredí železničnej dopravy,
- v rokmi neriešenom stave, v prípade ŽSR v pridelovaní finančných prostriedkov na výkupy nehnuteľného majetku pre už existujúce železničné trate a objekty, ako aj nedoriešenie problému zodpovednosti za udržiavanie pohotovostných nehodových pomocných prostriedkov.

K vzniku nepriaznivej situácie v železničnom sektore prispeli aj tieto skutočnosti:

- absencia koordinácie medzi rozdelenými štátnymi železničnými spoločnosťami, čo bráni budovaniu synergického vzťahu medzi nimi,
- neprirodzené rozdelenie železničného majetku medzi železničných dopravcov, ktoré vzniklo počas delenia majetku Železničnej spoločnosti, a. s., čo spôsobilo, že osobný železničný dopravca je dnes nútený prakticky všetky práce na ľahkej a strednej údržbe svojich vozidiel objednávať u nákladného železničného dopravcu.

Najväčším dôsledkom všetkých týchto okolností je kritická finančná situácia slovenského železničného sektora.

Tab. č. 8: Finančná bilancia štátnych železničných spoločností.

	<b>ŽSR</b>	<b>ZSSK</b>	<b>CARGO</b>	<b>SPOLU</b>
Hodnota majetku k 31.12.2010	2 960 mil. Eur	673 mil. Eur	685 mil. Eur	4 318 mil. Eur
Hodnota záväzkov vrátane SFV k 31.12.2010	592 mil. Eur	439 mil. Eur	518 mil. Eur	1 549 mil. Eur
Zadlženosť spoločnosti	20 %	65 %	75 %	36 %
Neuhradená strata minulých období od SR	196 mil. Eur	157 mil. Eur	0	353 mil. Eur
Hodnota návratnej štátnej finančnej výpomoci / SFV/	69,9 mil. Eur	0	166 mil. Eur	235,9 mil. Eur

## **Opatrenia pre stabilizáciu hospodárenia v železničnom sektore**

### **Zásady**

Zložitá finančná situácia slovenského železničného sektora v kombinácii s nedostatkom disponibilných prostriedkov na okamžitú elimináciu doterajších zanedbaní zo strany štátu si vyžaduje neodkladne prijať rýchle opatrenia, ktoré bez ďalekosiahlych a zložitých analýz umožnia stabilizovať hospodárenie železničných spoločností.

Snahu o nápravu súčasného stavu musia vyvinúť všetky subjekty, ktoré za vzniknutú situáciu zodpovedajú – štát, príslušné ministerstvá i všetky tri štátne železničné spoločnosti.

Revitalizácia musí rešpektovať rámec ekonomických možností Slovenskej republiky, ktorá sa musí vyrovnávať s následkami hospodárskej krízy. Preto sa v období najbližších troch rokov nepredpokladá významnejší technický rozvoj železníc formou nových investícií, okrem investícií kofinancovaných zo zdrojov EÚ a investícií na odstránenie tých bodových problémov, ktoré zjavne a výrazne limitujú intenzívnejšie využitie železníc. Cieľom tohto obdobia je dosiahnuť vyvážené hospodárenie železníc pri zachovaní potrebnej bezpečnosti a dnešnej úrovne výkonnosti.

Tento materiál predpokladá, že prednostne sa budú prijímať predovšetkým také opatrenia, ktoré sa neprejavia negatívne v ponuke služieb. Keďže sa však – v záujme stabilizácie hospodárenia železničných spoločností – nemožno vyhnúť ani im, sú stanovené tak, aby negatívny dopad na hospodársky život SR bol čo najmenší. Tu treba konštatovať, že ZSSK uzatvorila so štátom na konci roka 2010 zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme s rozsahom výkonov 30,3 mil. vlkm, ktorý je v porovnaní s výkonmi roka 2010 o 7 % nižší. Tento rozsah bol stanovený po dôkladnej analýze, vykonanej v závere roka 2010 v spolupráci MDVRR SR, MF SR a ZSSK, v snahe nedopustiť vznik bez zmluvného vzťahu na začiatku roka 2011. ZSSK však stále podáva výkony na úrovni 32,5 mil. vlkm/rok.

Vzhľadom na skutočnosť, že predložený plán bude mať za následok i znižovanie stavu zamestnancov, návrh predpokladá prijatie systémových sociálnych opatrení, ktoré nad rámec sociálnych opatrení daných príslušnými kolektívnymi zmluvami zo zdrojov mimo železničných spoločností napomôžu umiestniť uvoľnených zamestnancov na trhu práce.

Nosnou myšlienkou znižovania počtu zamestnancov je vznik funkčných a efektívnych štruktúr pri zachovaní bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy.

### **Opatrenia v oblasti vlastníckych vzťahov štátu k železničným spoločnostiam**

Prvým a základným strategickým rozhodnutím, od ktorého sa budú odvíjať všetky ďalšie revitalizačné kroky v železničnom sektore SR, je definovanie vzťahu štátu ako vlastníka k železničným spoločnostiam. Východiskom je spoločenský konsenzus, že štát má vykonávať len tie činnosti, na ktorých má strategický záujem, ak sa ich nemieni ujať podnikateľský sektor.

ŽSR: V prípade tejto spoločnosti zostáva v platnosti koncepcia úplného vlastníctva infraštruktúry v rukách štátu spravidla prostredníctvom ŽSR. Len v prípade tých tratí, kde sa

preukáže nedostatočný potenciál tak v oblasti osobnej, ako i nákladnej železničnej dopravy a kde sa nepodarí zabezpečiť ich ďalšie prevádzkovanie na základe nájomného vzťahu (bez zmeny vlastníctva), možno uvažovať o ich nájme VÚC alebo iným subjektom v súlade so zákonom č. 513/2009 Z. z. o dráhach.

**ZSSK:** Keďže verejná osobná železničná doprava je podľa zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach dotovanou službou, ktorú vzhľadom na svoju kapacitu môže dnes v plnom rozsahu vykonávať len ZSSK, bude sa štát usilovať túto spoločnosť ozdraviť. Súčasne však Slovenská republika vytvorila priestor pre postupnú liberalizáciu dopravných železničných služieb ich prechodom na iné subjekty, ak bude ich ponuka v súťaži so štátnym dopravcom výhodnejšia. Určujúcou je zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme, uzatvorená medzi Slovenskou republikou v zastúpení MDVRR SR a ZSSK dňa 27. 12. 2010 na obdobie rokov 2011 – 2020. Zmluva vytvára priestor pre liberalizáciu v celkovom rozsahu 35 % východiskového objemu objednaného počtu vlakových kilometrov (30,3 mil.), s medzročným maximálnym nárastom liberalizácie 10 %.

**CARGO:** Ekonomicky samonosná nákladná železničná doprava nemusí byť nevyhnutne vykonávaná štátnym železničným dopravcom. Vzhľadom na dosiahnuté ekonomické výsledky a na aktuálny kritický stav spoločnosti CARGO, nepovažujeme okamžitý úplný odpredaj firmy za racionálny, keďže hodnota firmy je v jej aktuálnej kondícii mimoriadne nízka. Po znížení úhrad za používanie železničnej infraštruktúry dopravcami od 1. 1. 2011 a v nadväznosti na prijatie pripravovaného komplexu nevyhnutných racionalizačných opatrení, možno predpokladať zlepšenie ekonomickej kondície, a tým aj výhodnejších podmienok vlastného odpredaja akcií firmy. Z tohto dôvodu považujeme za účelné realizovať odpredaj najmenej 66 % akcií strategickému investičnému partnerovi, ktorý zabezpečí nielen potrebné tovarové toky, ale i finančnú stabilitu spoločnosti, jej efektívne manažovanie a potrebné investície. Zámerom MDVRR SR je ukončiť tento proces do júna 2012. Výsledkom predaja bude splatenie návratnej finančnej pôžičky vo výške 166 mil. Eur a ŽSR bude uhradený dlh za neuhrádzanie poplatku za dopravnú cestu a iné záväzky s príslušenstvom vo výške prevyšujúcej 100 mil. Eur. Ak sa aj úsilím strategického investora podarí zvýšiť hodnotu firmy, možno v budúcnosti zvážiť odpredaj zvyšných akcií za priaznivejších podmienok.

Ešte pred vlastným predajom podielu štátu v CARGU, je nevyhnutné ukončiť proces vysporiadania majetku medzi ŽSR a CARGO, ako aj uskutočniť prevod vybraného majetku určeného na technicko-hygienickú údržbu koľajových vozidiel z CARGA na ZSSK. Týmto krokom budú odstránené negatívne dôsledky nesprávneho rozdelenia majetku medzi ZSSK a CARGO, ako aj eliminované riziko z privatizácie opravárenskej základne CARGA pre ZSSK.

### **Okamžité a krátkodobé racionalizačné opatrenia v železničných spoločnostiach**

Okamžité opatrenia vo všetkých troch štátnych železničných spoločnostiach budú spočívať v racionalizácii ich vnútorných procesov; úspory výdavkov tu možno dosahovať najmä:

- zlacnením v oblasti verejného obstarávania,
- prehodnotením existujúcich outsourcingov,

- redukciou osobných nákladov predovšetkým vo sfére riadenia a správy železničných spoločností, v prevádzkovej sfére v nadväznosti na konkrétne racionalizačné opatrenia alebo úpravy výkonov železničných spoločností,
- ďalšími úsporami podľa špecifických podmienok jednotlivých železničných spoločností,
- dôkladnou revíziou investičných programov železničných spoločností.

### **Okamžité a krátkodobé opatrenia štátu vo vzťahu k železničným spoločnostiam**

- prispôsobenie objemu objednávaných výkonov finančným možnostiam štátu (nevyhnutné úpravy rozsahu železničnej siete a rozsahu poskytovaných dopravných služieb v oblasti osobnej železničnej dopravy),
- uznanie a postupná úhrada kumulovaného dlhu štátu, v súlade s jeho finančnými možnosťami,
- realizácia súboru sociálnych opatrení, zmäkčujúcich dopady optimalizácie zamestnanosti v železničných spoločnostiach.

Prijaté riešenia nesmú ohroziť stabilitu železničnej dopravy a dráh po stránke prevádzkovej i technickej a musia zachovať rozvojový potenciál všade tam, kde využitie železničnej dopravy má národohospodársky význam. V tejto etape opatrení budú uplatňované nasledujúce zásady:

- redukcia rozsahu železničnej siete bude spočívať v zastavení prevádzky a ukončení údržby len na tých tratiach, kde je aj bez zložitých analýz jasné, že ide o spojenia s nulovými alebo dlhodobo nízkymi výkonmi v osobnej i nákladnej doprave, ktoré zjavne nemajú rozvojový potenciál a ktorých zrušenie nenaruší organický charakter železničnej siete,
- redukcia rozsahu poskytovaných dopravných služieb sa v zásade vykoná len v prípadoch nízkeho obsadenia konkrétnych vlakových spojení a iba tam, kde nie je železničná doprava jedinou alternatívou.



## Koncepčné strategické opatrenia pre stabilizáciu železničného sektora

Podstatou a základným princípom stabilizácie železničného sektora v budúcnosti je použitie všetkých dostupných motivačných nástrojov na presun výkonov z cestnej dopravy na dopravu železničnú.

V oblasti nákladnej dopravy spočívajú možnosti predovšetkým v postupnom zahŕňaní externých nákladov do kalkulácie nákladov cestnej nákladnej dopravy a zmeny organizácie dopravy tak, aby sa znemožnili tranzitné jazdy ťažkých nákladných automobilov po cestách II. a III. triedy.

V oblasti osobnej dopravy je – okrem úsilia o postupné zahŕňanie externých nákladov do kalkulácie nákladov najmä individuálnej automobilovej dopravy – základom pre rozhodovanie o ďalšom koncepčnom vývoji železničného sektora, vypracovanie štúdie o prepravných prúdoch prostriedkami hromadnej osobnej dopravy (autobusmi i vlakmi) pozdĺž jestvujúcich železničných tratí. Táto štúdia poskytne odpoveď na otázku, kde je aká mohutnosť dlhodobu stabilizovaného prúdu cestujúcich. Na základe toho bude možné kvalifikovane rozhodnúť, kde dostatočne intenzívny prúd cestujúcich dokáže vyťažiť síce drahšiu, ale kapacitne výkonnejšiu železničnú dopravu a kde naopak by nasadenie vlakov súpravy bolo iba mrhaním štátnymi prostriedkami. S ohľadom na objem disponibilných prostriedkov v štátnom rozpočte, použiteľných na dotovanie dopravnej obsluhy, bude potom možné nastoliť racionálnu del'bu práce medzi cestnou a železničnou obsluhou. Tam, kde sa podľa tejto štúdie ukáže účelným vykonávať obsluhu železničnou dopravou, bude táto doprava realizovaná ako jediná a autobusová doprava bude slúžiť len ako rozptylová, vychádzajúca z jednotlivých železničných staníc; nosné železničné spojenie tu bude prevádzkované v taktovom režime. A naopak – tam, kde jestvujúci prúd cestujúcich nedokáže zamestnať vlak, nebude osobná železničná doprava prevádzkovaná vôbec a celá obsluha sa ponechá na autobusovom spojení. Rozhranie medzi traťami, na ktorých bude účelné vykonávať dopravnú obsluhu železničnou osobnou dopravou a traťami, kde to účelné nebude, bude závisieť od objemu finančných prostriedkov, ktoré možno vynaložiť na zabezpečenie dopravnej obsluhy železničnou dopravou.

Slabým miestom tejto koncepcie je skutočnosť, že autobusovú dopravu v súčasnosti objednávajú VÚC, železničnú dopravu štát prostredníctvom MDVRR SR. V súčasnosti nie je k dispozícii žiaden nástroj, ktorý by znemožnil súbehy medzi železničnou a autobusovou hromadnou dopravou tam, kde sa ukáže účelným zabezpečovať dopravnú obsluhu železničnou dopravou. Vyriešiť tento problém odovzdaním objednávania regionálnych železničných spojov na VÚC sa nejaví účelným riešením, najmä z dôvodu hroziaceho rozpadu koordinácie medzi cestovným poriadkom regionálnych vlakov, objednávaných VÚC, a medziregionálnych a diaľkových vlakov, objednávaných štátom. Významným rizikom je aj nebezpečenstvo rozsiahleho odlivu finančných prostriedkov, použitých v súčasnosti na regionálnu železničnú dopravu, do cestnej dopravnej obsluhy, ktorá je v súčasnej situácii z čisto finančného pohľadu viditeľne lacnejšia. Tento stav je potrebné riešiť dôraznejším uplatnením exkluzivity železničnej dopravy v jestvujúcej legislatíve, spolu s prehodnotením zamýšľaného prechodu objednávania regionálnych železničných spojov VÚC (od 1. 1. 2012).

V prípade železničných tratí, ktoré nepreukážu potrebný potenciál v oblasti osobnej dopravy, sa v ďalšom kroku uskutoční analýza potenciálu trate v oblasti nákladnej dopravy. Ak sa preukáže, že taký potenciál absentuje, ku zrušeniu danej trate môže dôjsť v prípade, že táto trať:

- nemá iný strategický význam (nie je napr. spojovacou traťou, umožňujúcou obchádzanie nezjazdných miest na dôležitých tratiach, alebo traťou poskytujúcou alternatívne trasy v dôležitých smeroch, nie je traťou spájajúcou železničnú sieť nášho štátu so susednými železničnými sieťami, nie je traťou nevyhnutnou pre zabezpečenie obranyschopnosti štátu a pod.),
- nemá potenciál využitia v cestovnom ruchu alebo voľnočasových aktivitách; ak sa taký potenciál preukáže, bude sa MDVRR SR usilovať uľahčiť ďalšiu existenciu trate všetkými dostupnými opatreniami (napr. dlhodobým symbolickým prenájom železničnej trate a nevyhnutných vozidiel oprávnenému neziskovému subjektu), pričom však prijaté riešenie nebude zaťažovať štátny rozpočet ďalšími nákladmi,
- neexistujú iné okolnosti, hodné osobitného zreteľa (napr. pamiatková ochrana).

Zrušené trate by sa nemali ponechávať na samovoľný rozpad (ako sa stalo v prípade zrušenej trate Rimavská Sobota – Poltár), ale po absolvovaní všetkých opatrení daných zákonom č. 513/2009 Z. z. ich treba premeniť na cyklotrasu (náklad tejto úpravy je relatívne malý - cca 0,035 mil. Eur/km), alebo ich celkom rekultivovať (v tomto prípade je však náklad približne desaťnásobný).

Naopak – trate, ktoré sa ukážu ako potrebné pre ďalší rozvoj, je potrebné rozvíjať oveľa intenzívnejšie, než ako tomu bolo doteraz. Najmä v smere zvyšovania rýchlosti a ďalších parametrov tratí, ktoré boli v tieni modernizácie železničného koridoru zanedbávané. Takisto sa musí zabezpečiť intenzívnejšia modernizácia vozidlového parku, pričom pozornosť treba venovať – vedľa tradičného nákupu vozidiel do vlastníctva železničných spoločností – aj možnosti v podobe operatívneho lízingu.

Okrem tejto hlavnej línie, riešiacej otázku existencie či neexistencie železničnej dopravy na tom-ktorom mieste SR, musí byť ďalej súčasťou koncepčného riešenia revitalizácie železničnej dopravy celý komplex opatrení, riešiacich možno nenápadné, ale často zásadné problémy, dlhodobo zaťažujúce železničný sektor. Patria sem najmä otázky:

- vysporiadania nevysporiadaných pozemkov, používaných pre potreby železničnej dopravy – riešením je najmä financovanie spätného výkupu v nevyhnutnom rozsahu, ako aj legislatívne opatrenia k problematike prechodu vlastníctva pozemkov pod stavbami a príslušnými pozemkami vo vlastníctve miest a obcí, na ktorých sú postavené stavby ŽSR (tieto by prešli bezodplatne zo zákona do majetku SR do správy ŽSR, ide o reciprocitu k novele zákona č. 138/1991 Zb. o majetku obcí účinnej od 1. 7. 2009 v znení zákona 259/2009 Z. z.),
- starých ekologických záťaží najmä v rušňových depách a na prekladiskách v Čiernej nad Tisou,

- zabezpečovania nehodových pomocných prostriedkov (žeriavov a pomocných vlakov) v prostredí liberalizovanej železničnej dopravy s relatívne veľkým počtom malých dopravcov, neschopných udržiavať drahé železničné nehodové pomocné prostriedky,
- zintenzívnenia dohľadu nad dodržiavaním zákonného stavu pri vykonávaní činnosti manažéra infraštruktúry a najmä činností železničných dopravcov (aktuálne kontrolné nástroje sú nedostatočné),
- zvýšenia atraktivity práce v železničnej doprave pre novú generáciu, ktoré je nevyhnutné pre zvrátenie nepriaznivého trendu v podobe nárastu priemerného veku odborne kvalifikovaných zamestnancov; riešenia spočívajú v oživení decimovaného železničného školstva, v úpravách systému odmeňovania, aktuálne znevýhodňujúceho odborne kvalifikované profesie voči zamestnancom v administratíve a v zmene prístupu k železničnej doprave v médiách.

Základom a spoločným menovateľom revitalizácie železničných spoločností je na úrovni jednotlivých podnikov návrat k princípu vysokej osobnej zodpovednosti na všetkých úrovniach vedenia podniku a zmeny firemnej kultúry.

Možno predpokladať, že stabilizácia finančnej situácie slovenských železničných podnikov významne prispeje k zlepšeniu pohľadu verejnosti na železničnú dopravu.

## Plán konkrétnych opatrení

### Opatrenia v jednotlivých železničných spoločnostiach

#### *CARGO*

Všetky tu uvedené opatrenia majú za cieľ ekonomicky stabilizovať spoločnosť do konca júna 2012, keď sa predpokladá vstup strategického investora.

#### Opatrenia na zníženie nákladových položiek

Významný pozitívny vplyv na zníženie nákladov firmy má zníženie poplatku za dopravnú cestu, uplatňované od 1. 1. 2011 (odhadovaný prínos tohto opatrenia je 56 mil. Eur ročne).

Ďalšími dôležitými opatreniami na zníženie nákladových položiek firmy je najmä:

- Optimalizácia počtu používaných dráhových vozidiel a následná racionalizácia udržiavacej základne (dosiahnutý ročný efekt cca **10,6 mil. Eur**).
- Prehodnotenie outsourcingu pri udržiavacích prácach na dráhových vozidlách (ročný efekt cca **8,1 mil. Eur**).
- Znižovanie nákladov logistiky uplatnením elektronických aukcií (ročná úspora cca **4,9 mil. Eur**).
- Ďalšie úspory budú dosiahnuté v oblasti investícií (využitie všetkých dostupných možností na vypovedanie uzatvorených zmlúv, vyjednávanie o zlepšení podmienok pri zmluvách, ktoré nemožno vypovedať), prevádzky (najmä racionalizácia obehov rušňov a vozňov v nadväznosti na zavedenie pevného grafikonu vlakovej dopravy, aktivácia energetického dispečingu), hospodárenia s majetkom (najmä jeho odpredaj elektronickými aukciami) a pod.
- Zoštíhľenie manažmentu firmy a optimalizácia zamestnanosti najmä v nadväznosti na racionalizáciu udržiavacej základne. Tým sa dosiahne zníženie objemu osobných nákladov medziročne ku koncu roka 2011 o **25 mil. Eur** a v priebehu roka 2012 o ďalších **13 mil. Eur** (za predpokladu nulového smerného rastu miezd).

Sumárny prehľad optimalizácie zamestnanosti v CARGU :

400 pracovných miest k 1. 7. 2011

700 pracovných miest k 1. 9. 2011

700 pracovných miest k 1. 1. 2012

#### Opatrenia na zvýšenie tržieb

Podľa vykonaných analýz existuje potenciálna možnosť CARGA zvýšiť objem prepravy v rokoch 2013 – 2014 na úroveň cca 44 – 45 mil. ton ročne, teda o viac ako 14 % oproti roku 2010. Predpokladaný nárast tržieb medzi rokmi 2010 a 2012 je na úrovni cca **17,8 mil. Eur**. Pre dosiahnutie tohto cieľa sa uplatnia najmä nasledovné opatrenia:

- zrýchlenie prepravného procesu zavedením siete vlakov idúcich v pevnom grafikonu vlakovej dopravy,
- aktívna cenová politika pre získanie nových prepráv, podpora prepráv s využitím vnútrozemských prístavov (prekladiská medzi širokorozchodnou traťou a normálnym rozchodom),
- zavedenie komplexných balíkov služieb pre zákazníkov (ucelené vlaky, doprava skupín vozňov, doplnkové služby) a zjednodušenie komunikácie s nimi,
- ustanovenie osobnej manažérskej zodpovednosti na všetkých stupňoch riadenia za rozhodnutia pri uzatváraní zmlúv na prepravu; vydať opatrenie, ktoré bude riešiť v súlade s právnymi prepismi zodpovednosť za škodu spôsobenú nesprávnym postupom pri poskytnutí zľavy na prepravu v nákladnej doprave,
- odpredanie prebytočných vozidiel a iného majetku elektronickými aukciami (po prerokovaní výberu tohto majetku so ZSSK a so ŽSR).

### Finančné opatrenia

- Rokovaním so ŽSR o reálnom splátkovom kalendári treba nastaviť splátky dlhu Carga voči ŽSR s príslušenstvom na roky 2011 a 2012,
- Pre zabezpečenie finančnej stability (cash flow) je nevyhnutné v roku 2011 získať nový bankový úver v objeme 20 mil. Eur na obdobie dlhšie ako jeden rok za predpokladu čerpania úveru počas celých 12 mesiacov a bez splátky istiny v roku 2011. Súčasne je potrebné zabezpečiť zvýšenie kontokorentného úveru o 5 mil. Eur.

### **ZSSK**

Cieľom opatrení je dosiahnuť vyrovnané hospodárenie firmy pri zachovaní jestvujúceho štandardu poskytovaných dopravných služieb v železničnej osobnej doprave

### Opatrenia na zníženie nákladových položiek

Najvýznamnejšími opatreniami je najmä:

- Znižovanie nákladov logistiky uplatnením elektronických aukcií a prehodnotením existujúcich zmlúv (predpokladaná ročná úspora cca **8,9 mil. Eur**); ďalšie znižovanie nákladov outsourcingu je závislé od zabezpečenia prevodu vybraných stredísk pre zabezpečenie technicko-hygienickej údržby vozidiel od CARGA ešte pred vstupom strategického investora do tejto spoločnosti.
- Zoštíhľenie manažmentu firmy o 191 pracovných miest (bez vplyvu na výkony firmy; reálne ide o 100 pracovných miest, ostatné sú aktuálne neobsadené) k 1. 4. 2011 s dosiahnutou reálnou ročnou úsporou vo výške **0,88 mil. Eur**, ktorá v ďalších rokoch narastie na **1,3 mil. Eur** (dôvodom je vyplatenie odstupného v prvom roku).

- Investovanie do majetku spoločnosti len v rozsahu, ktorý zodpovedá vlastným zdrojom vygenerovaným činnosťou. Výnimku predstavuje dofinancovanie investičných projektov z operačného programu Doprava, ktoré budú financované z dlhodobých bankových úverov. Dôsledné prehodnotenie existujúcich investičných záväzkov (zníženie, resp. rozloženie na dlhšie obdobie) a investovanie len do výšky disponibilných zdrojov umožňuje splácať investičné úvery (okrem úverov EUROFIMA). Táto reštrikcia však musí byť vyvážená možnosťou čerpať fondy EÚ na obnovu koľajových vozidiel (bez vplyvu na štátny rozpočet).
- Obmedzenie dopravných výkonov redukciami najmenej využitých vlakov na území celého Slovenska. S cieľom zachovať minimálnu dopravnú obsluhu (s výnimkou piatich tratí, kde z dôvodu veľmi slabého využitia nie je reálne udržať osobnú dopravu) sa obmedzenia rozsahu dopravy rozložia na všetky segmenty vlakovej dopravy. Znížením výkonov o 2,1 mil. vlkm bude stabilizovaná dopravná obsluha železničnou osobnou dopravou na úrovni objemu výkonov 30,3 mil. vlkm, v súlade s uzatvorenou zmluvou o dopravných službách vo verejnom záujme medzi ZSSK a MDVRR SR. Týmto opatrením sa dosiahne ročná úspora **10,9 mil. Eur**. Pripravený návrh redukcie predpokladá úplné zrušenie 374 vlakov, u 74 vlakov uvažuje s ich zrušením v určitom úseku jazdy a pri 36 vlakoch mení úroveň obmedzenia ich jazdy (na určité dni v týždni). Úplné zastavenie dopravnej obsluhy železničnou osobnou dopravou sa predpokladá na tratiach:
  - Plešivec – Muráň
  - Štúrovo – Štúrovo št. hr.
  - Fiľakovo – Šiatorská Bukovinka št. hr
  - Medzilaborce mesto – Medzilaborce št. hr.
  - Bratislava Nové Mesto – Bratislava-Petržalka

Uvedené obmedzenia dopravných výkonov umožnia redukovať zamestnanosť o 131 pracovných miest k 1. 5. 2011. Predpokladané úpravy podielu ZSSK na trhu železničnej osobnej dopravy (- 3 % ročne) umožnia ďalej optimalizovať zamestnanosť o 130 pracovných miest ročne.

Týmto komplexnými úspornými opatreniami ZSSK zabezpečí úsporu celkových nákladov v roku 2011 oproti úrovni roku 2010 o 15,6 mil. Eur.

Sumárny prehľad optimalizácie zamestnanosti v ZSSK :

- 100 pracovných miest k 1. 4. 2011
- 131 pracovných miest k 1. 5. 2011
- 130 pracovných miest k 1. 1. 2012
- 130 pracovných miest k 1. 1. 2013
- 130 pracovných miest k 1. 1. 2014

### Opatrenia spoločnosti na zvýšenie tržieb

- Zmenou obchodnej politiky spoločnosti a selektívnym zvýšením cestovného (každoročný nárast barému o 5 % ročne až do roku 2013) možno predpokladať každoročné zvýšenie tržieb o cca **1,3 mil. Eur**.
- Optimalizovať grafikon vlakov osobnej prepravy a v spolupráci so ŽSR, aj polohy zastávok.
- Vykonávať aktívnu obchodnú politiku, napraviť deformácie súčasnej tarify, vytvoriť konkurenčnú cenovú politiku (tak, aby sa železničná doprava nestala neschopnou konkurencie vo vzťahu k autobusovej doprave).
- Odpredávať nepotrebné vozidlá a iný majetok elektronickými aukciami.

Termín splnenia opatrení: postupne tak, aby v roku 2013 spoločnosť v nadväznosti na ďalšie opatrenia zo strany štátu hospodárila vyrovnanne.

### **ŽSR**

#### Opatrenia na zníženie nákladových položiek

Tu treba najmä:

- Znižovať náklady obstarávania tovarov a služieb hlavne využívaním elektronických aukcií, čím sa predpokladá dosiahnutie úspory cca **3 mil. Eur**.
- Vykonať analýzu dodávok služieb z externého prostredia v oblasti údržby a diagnostiky železničnej infraštruktúry a iných činností. Interným vykonávaním týchto činností šetriť do roku 2013 cca **3,7 mil. Eur**.
- Prehodnotiť systém správy a údržby železničnej infraštruktúry. Nové usporiadanie umožní usporiť cca **8,6 mil. Eur**.
- Racionalizovať organizačné štruktúry generálneho riaditeľstva ŽSR a optimalizovať riadenie dopravy obmedzením stupňov a centier riadenia dopravy s predpokladanou úsporou cca **10,7 mil. Eur**.
- Centralizáciou personálnych a ekonomických činností dosiahnuť úsporu **2,9 mil. Eur**.
- Optimalizovať činnosti výkonných organizačných jednotiek v nadväznosti na prehodnotenie poskytovaných produktov pre hlavnú činnosť. Predpokladaná úspora je cca **2,8 mil. Eur**, odčlenením vybraných výkonných organizačných jednotiek dôjde k ďalšej úspore cca **2,5 mil. Eur**.
- Vykonať reinžiniering procesov ITC s predpokladanou ročnou úsporou na úrovni **2,0 mil. Eur**.
- Zmenou prístupu k ponuke služieb posunu a technickej kancelárie usporiť **1,2 mil. Eur**, tieto činnosti budú vykonávané naďalej ako služba objednávaná a platená dopravcami.

- Zavedením opatrení v oblasti riadenia ľudských zdrojov bez dopadu na zamestnanosť (dosiahnuteľná ročná úspora na úrovni **1,4 mil. Eur**).
- Určité prostriedky možno usporiť aj racionálnou redukciou rozsahu železničnej siete. V prvom kroku sa možno sústrediť na dlhodobu nevykonné trate Komárno – Kolárovo, Piešťany – Vrbové, Breznička – Katarínska Huta, Jablonica – Brezová pod Bradlom, Plešivec – Slavošovce, Nemšová – Lednické Rovne, Lubeník – Muráň, Tornanádaska – Turňa n. Bodvou, Margecanská spojka, Čachtická spojka ( spolu cca 119 km). K ďalším redukciam možno pristúpiť až po vykonaní detailných analýz potenciálu jednotlivých tratí v oblasti osobnej i nákladnej dopravy.

Uplatňovaním uvedených a ďalších úsporných opatrení musí ŽSR dosiahnuť výšku ekonomicky oprávnených nákladov v roku 2013, vo vzťahu k zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry, na úrovni fixných nákladov 260 mil. Eur.

Sumárny prehľad optimalizácie zamestnanosti v ŽSR:

- 1700 pracovných miest do 1. 7. 2011
- 1000 pracovných miest do 31. 12. 2012

#### Opatrenia spoločnosti na zvýšenie tržieb a cash flow

- Otvoriť infraštruktúru ŽSR moderným trakčným vozidlám s elektronickým riadením pohonov; v investičnej oblasti sa preto treba sústrediť - okrem modernizácie koridorových tratí – na urýchlenú výmenu koľajových obvodov 25 Hz za počítače náprav, najmä v oblasti uzlu Bratislava a na trati Bratislava – Štúrovo.
- Vymáhať nedoplatky za použitie dopravnej cesty dôraznejšie, v súlade s uzatvorenými zmluvami o prístupe na železničnú infraštruktúru zastaviť dopravcov prevádzku v prípade omeškania pri splácaní poplatkov za použitie železničnej infraštruktúry dlhšom ako 150 dní.
- Urýchliť odpredaj prebytočného majetku zjednodušením vnútro podnikových administratívnych procesov v oblasti jeho správy; interným nariadením skrátiť administratívne lehoty v rámci pripomienkového vnútro podnikového konania,
- Časť investícií presunúť do modernizácie jestvujúcich železničných staníc a do budovania nových železničných zastávok.

Termín splnenia opatrení: postupne tak, aby v roku 2013 spoločnosť v nadväznosti na ďalšie opatrenia zo strany štátu hospodárila vyrovnanne.



## **Finančné, legislatívne a organizačné opatrenia štátu**

### **Finančné opatrenia**

#### Vo vzťahu ku CARGU

- Zabrániť vzniku neistoty na finančnom trhu ohľadne vývoja v CARGU.

#### Vo vzťahu k ZSSK

- Zvýšiť dotáciu na úroveň 205 mil. Eur počas nasledujúcich 3 rokov.
- Prijatť rozhodnutie jediného akcionára o zaúčtovaní protokolárne uznaného záväzku za rok 2009 (17,042 mil. Eur) - do 31. 12. 2013.
- Po protokolárnom vyhodnotení výkonov za rok 2010 uznať záväzok a prijať rozhodnutie jediného akcionára o zaúčtovaní uznaného záväzku 68 mil. Eur (presná výška záväzku vyplynie z protokolu) - do 31. 12. 2013.
- Uhradiť záväzky z výkonov vo verejnom záujme za roky 2004 – 2008 celkom 71,933 mil. Eur, s termínom do 31.12. 2012.
- Uhradiť záväzky z výkonov vo verejnom záujme za roky 2009 – 2010 vo výške podľa protokolu (predbežne vo výške 85,045 mil. Eur) s termínom do 31. 12. 2013.
- Prevziať staré investičné záväzky ZSSK vo vzťahu k EUROFIMA (dohovor garantovaný Slovenskou republikou).
- Podporiť ZSSK pri projektoch financovaných z fondov EÚ (realokácia existujúcich zdrojov 2007 – 2013).
- Objednávať výkony vo verejnom záujme len do výšky schválenej zákonom o ŠR na príslušný rozpočtový rok.
- Pre rok 2012 a ďalšie roky premietnuť do ceny služby vo verejnom záujme konkrétne percento primeraného zisku na zohľadnenie miery návratnosti kapitálu a rizík obvyklých v sektore železničnej dopravy a najmä vytvárania zdrojov na reprodukciu majetku zo zisku.

#### Vo vzťahu k ŽSR

- Zvýšiť dotáciu zo ŠR nasledovne:
  - v roku 2011 o 80 mil. Eur
  - v roku 2012 o ďalších 30 mil. Eur
  - v roku 2013 o ďalších 30 mil. Eur
- z finančnej čiastky získanej predajom akcií CARGA (alebo inak získaných v súvislosti so vstupom strategického investora) uhradiť dlh za neuhrádzanie poplatku za

dopravnú cestu a ostatné záväzky s príslušenstvom vo vzťahu k ŽSR vo výške prevyšujúcej čiastku 100 mil. Eur,

- započítať pohľadávku voči ŽSR vo výške 69,9 mil. Eur za časť nekrytých strát zo zmlúv o prevádzkovaní dráh z minulých rokov,
- finančne vyrovnať zostatok nekrytých strát Železníc SR, ktoré vznikli zo Zmluvy o prevádzkovaní dráh na roky 2004 – 2009 vo výške cca 31,4 mil. Eur (101,3-69,9 mil. Eur)
- vyrovnať nekrytú stratu Železníc SR, vzniknutú pri prevádzkovaní dráh v roku 2010, ktorá bude určená Protokolom o vyhodnotení plnenia Zmluvy o prevádzkovaní dráh za rok 2010 medzi MDVRR SR a ŽSR,
- prevziať investičné úvery, ktorými sa vykrývalo spolufinancovanie Slovenskej republiky prostredníctvom ŽSR, v rámci fondov EÚ,
- zabezpečiť financovanie a spolufinancovanie investičných programov v oblasti železničnej infraštruktúry aj na menej významných tratiach, slúžiacich pre napojenie významnejších miest na železničnú sieť (napr. Nitra, Prievidza, Humenné a pod.) s cieľom zvyšovať traťovú rýchlosť a budovať vo významnejších staniach nevyhnutné zázemie pre cestujúcich (parkoviská, parkovacie domy, monitorované odkladacie priestory pre bicykle a pod.),
- stanoviť rozpočtový program a ukazovatele, pre zabezpečenie cieleného znižovania rozsahu nevysporiadaného majetku v správe ŽSR. K rozpočtovému programu priradiť finančné prostriedky.

### **Legislatívne opatrenia**

Na zabezpečenie železničnej dopravy ako nosného, hromadného a ekologického spôsobu dopravy, je potrebné prijať nasledovné legislatívne opatrenia:

- Iniciovať vypracovanie legislatívneho zámeru nového zákona, ktorý upraví vzťahy medzi rôznymi druhmi dopravy pri zabezpečovaní dopravnej obsluhy územia SR.
- Iniciovať vypracovanie legislatívneho zámeru nového zákona, ktorý umožní prechod vlastníctva pozemkov, na ktorých sú postavené stavby železníc do majetku štátu v správe ŽSR (obdoba novely zákona č. 138/1991 Zb. o majetku obcí účinnnej od 1. 7. 2009 v znení zákona č. 258/2009 Z. z.).

- Iniciovať novelizáciu zákona č. 514/2009 Z. z. v súvislosti s potrebou presnejšie vymedziť zodpovednosť za udržiavanie nehodových pomocných prostriedkov (žeriavov a pomocných vlakov) v pohotovostnom stave, ako i spôsob zabezpečenia financovania ich údržby a výjazdov.

### Organizačné opatrenia

- Vykonať všetky potrebné opatrenia pre zabezpečenie vstupu strategického investora do CARGA k 1. 7. 2012.
- Koordinácia autobusových a železničných spojov, najmä:
  - zabezpečenie štúdie mapujúcej prúd cestujúcich prostriedkami cestnej i železničnej verejnej hromadnej dopravy pozdĺž železničných tratí (do 31. 5. 2011),
  - na základe výsledkov štúdie návrh formulácie ideálneho grafikonu vlakovej dopravy (do 31. 12. 2011),
  - aktívna spolupráca MDVRR SR s VÚC pri tvorbe integrovaného dopravného systému tak, aby nová podoba grafikonu vlakovej dopravy mohla byť uvedená do prevádzky ku zmene GVD v decembri 2012.
- Zintenzívnenie koordinácie a dohľadu nad činnosťou štátnych železničných firiem zo strany MDVRR SR.
- Podpora nástupu alternatívnych dopravcov v nákladnej i osobnej železničnej doprave a alternatívnych manažérov infraštruktúry.
- Iniciovanie zmeny výnosu č. 3/2010 Úradu pre reguláciu železničnej dopravy z 2. 12. 2010 o určení za prístup k železničnej infraštruktúre (napr. v záujme cenového odlíšenia pravidelných vlakov od vlakov ad hoc, motivovania presunu prepráv nebezpečného tovaru alebo kontajnerov z cestnej dopravy na železničnú a pod.).
- Zintenzívnenie dohľadu nad dodržiavaním zákonného stavu pri vykonávaní činnosti manažéra infraštruktúry a najmä činností železničných dopravcov.
- Odstránenie následkov nesprávneho delenia železničných spoločností v oblasti majetku (uzatvorenie zámennej zmluvy medzi ŽSR a CARGO, vo vzťahu medzi CARGO a ZSSK vyňatie a následný vklad vybraného majetku, slúžiaceho pre zabezpečovanie prevádzky, údržby a opráv vozidiel ZSSK – tu je ešte v priebehu roka 2011 potrebné pripraviť akt prevodu potrebných pracovísk, koľajísk, pozemkov a dráhových vozidiel od CARGA a ŽSR tak, aby od 1. 1. 2012 začala ZSSK samostatne realizovať nákladovo efektívne opravárstvo).
- Zjednodušenie procesov odpredaja prebytočného nehnuteľného majetku v správe ŽSR rozhodnutím MDVRR SR.
- Pre zabezpečenie vyrovnaného hospodárenia železničných spoločností bude výška ich dotácií každoročne súčasťou štátneho rozpočtu. Objednávka vyjadrená vo

finančnom objeme musí byť konečná a musí byť krytá v štátnom rozpočte. Sumy výkonov spoločností nebudú v nasledujúcich rokoch zvyšovať požiadavky na štátny rozpočet nad rámec, stanovený v odseku 1 tejto kapitoly.

- O významnejších investíciách v železničných spoločnostiach, ktoré môžu ovplyvniť ich zadlženosť (nad rámec vlastných zdrojov spoločností) bude rozhodovať vláda na odporúčanie MDVRR SR.

### **Opatrenia VÚC a samospráv**

- Účinne spolupracovať so železničnými spoločnosťami a štátom pri hľadaní optimálnej del'by práce medzi železničnou a autobusovou dopravou a potrebných nástrojov, pri koordinácii riešení problémov racionalizácie železničnej dopravy a pri revitalizácii železničného sektora.

### **Opatrenia pre zmiernenie sociálnych následkov**

Napriek všetkým doteraz uvedeným možnostiam na zníženie nákladov štátnych železničných spoločností zostáva vážnym faktorom prezamestnanosť v každej z nich. Dokázali to všetky analýzy, vykonávané od augusta až do novembra 2010. Nevyhnutnou súčasťou znižovania a riadenia nákladov v týchto spoločnostiach budú preto opatrenia na znižovanie zamestnanosti.

Pre zmiernenie sociálnych následkov prijímaných opatrení vypracujú všetky železničné podniky spoločný sprievodný sociálny program na obdobie revitalizácie ŽSR, ZSSK a CARGO, realizovaný vlastnými opatreniami týchto podnikov. Jeho dôležitou súčasťou bude riešenie problému mobility uvoľňovaných zamestnancov, uľahčujúcej im hľadanie zamestnania.

V spolupráci medzi MDVRR SR a Ministerstvom práce, sociálnych vecí a rodiny SR bude formulovaný komplexný program podpory uvoľňovaných zamestnancov železníc s využitím možností daných zákonom o službách v zamestnanosti, najmä:

- v oblasti rekvalifikácie a vzdelávania,
- sprostredkovaním voľných pracovných miest,
- zriaďovaním vysunutých pracovísk úradov práce v miestach, kde to bude účelné,
- uľahčením využitia špecifickej kvalifikácie uvoľňovaných zamestnancov železníc v rámci výstavby železníc a diaľnic.

Hlavným cieľom týchto opatrení je dosiahnuť, aby uvoľňovaní zamestnanci boli kontinuálne zamestnávaní všade tam, kde to bude možné.

## **Záver**

Realizáciou uvedených opatrení dokáže Slovenská republika ozdraviť železničné spoločnosti, vyrovnať pohľadávky medzi železničnými spoločnosťami a štátom a optimalizovať nastavenie sektora železničnej dopravy. Dôsledné naplnenie navrhovaných riešení dokáže dosiahnuť želaný stav v priebehu troch rokov. Po uzavretí tohto obdobia budú železničné spoločnosti pri nastavení zákazníckej orientácie schopné dosahovať vyrovnané hospodárenie. Realizácia krokov v oblasti personálnej politiky, pri zachovaní navrhovaných riešení, pritom bude formovať novú kultúru v prístupe voči zamestnancom a do budúcnosti zvýši atraktivitu práce na železniciach.

## **Zoznam príloh**

Príloha č. 1 - CARGO

Príloha č. 2 - ZSSK, investície

Príloha č. 3 - ZSSK, ostatné

Príloha č. 4 - ŽSR