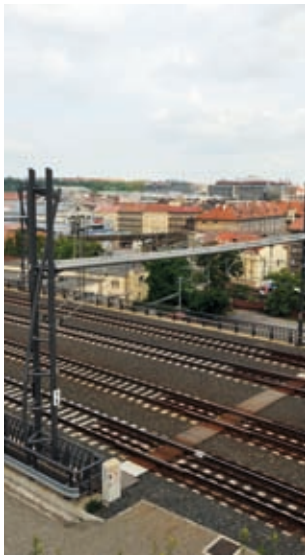
SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE

Správa železniční dopravní cesty

VÝROČNÍ ZPRÁVA 2009

ČESKÉ ŽELEZNIČNÍ REKORDY



Nejvyšší hodnota sklonu železniční tratě v síti SŽDC na trati Liberec – (Tanvald) – Harrachov (ozubnicový úsek za zastávkou Dolní Polubný)

58 ‰

Nejmenší poloměr oblouku trati v síti SŽDC úzkorozchodná trať Třemešná ve Slezsku – Osoblaha (přibližně v km 2,600 mezi Třemešnou ve Slezsku a Liptaní) oblouk o poloměru

75 m

Nejvýše položená železniční stanice v síti SŽDC Kubova Huť na trati Strakonice – Volary v nadmořské výšce

995 m n. m.

Nejníže položená železniční stanice v síti SŽDC Dolní Žleb (na trati Děčín – Dolní Žleb) v nadmořské výšce

131 m n. m.

Nejdelší železniční tunel v síti SŽDC – Březenský tunel na trati Praha-Bubny – Chomutov (v jejím nově přeloženém úseku mezi Březnem u Chomutova a Chomutovem), dlouhý

1 758 m

OBSAH

I.	Profil organizace	2
II.	Úvodní slovo	4
III.	Vedení organizace	6
IV.	Provozování železniční dopravní cesty	8
V.	Provozuschopnost železniční dopravní cesty	10
VI.	Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty	12
VII.	Používání železniční dopravní cesty dopravci	16
VIII.	Bezpečnost provozování dráhy	18
IX.	Nakládání s majetkem	20
X.	Hospodaření organizace	22
XI.	Personální a mzdová oblast, péče o zaměstnance	26
XII.	Ochrana životního prostředí	28
XIII.	Mezinárodní spolupráce	30
XIV.	Další vývoj	32
XV.	Finanční část 2009	33
XVI.	Doplňující údaje	73
XVII.	Identifikační a kontaktní údaje	

I. PROFIL ORGANIZACE

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace vznikla ke dni 1. 1. 2003 na základě zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o transformaci"), jako jeden z právních nástupců státní organizace České dráhy.

PŘEDMĚT ČINNOSTI

Na základě platné právní úpravy Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen „SŽDC") plní funkci provozovatele a vlastníka dráhy.

SŽDC ZAJIŠŤUJE

- provozování železniční dopravní cesty,
- provozuschopnost železniční dopravní cesty,
- údržbu a opravy železniční dopravní cesty,
- modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty,
- přidělování kapacity dopravní cesty na dráze celostátní a dráhách regionálních ve vlastnictví České republiky,
- kontrolu užívání železniční dopravní cesty, provozu a provozuschopnosti dráhy,

HOSPODAŘÍ

- s majetkem státu, který tvoří železniční dopravní cestu,
- s majetkem uvedeným v příloze zákona o transformaci,
- s vymezenými závazky a pohledávkami Českých drah, státní organizace, existujícími k 31. 12. 2002

a **PODNIKÁ** v souladu se zákonem o živnostenském podnikání.

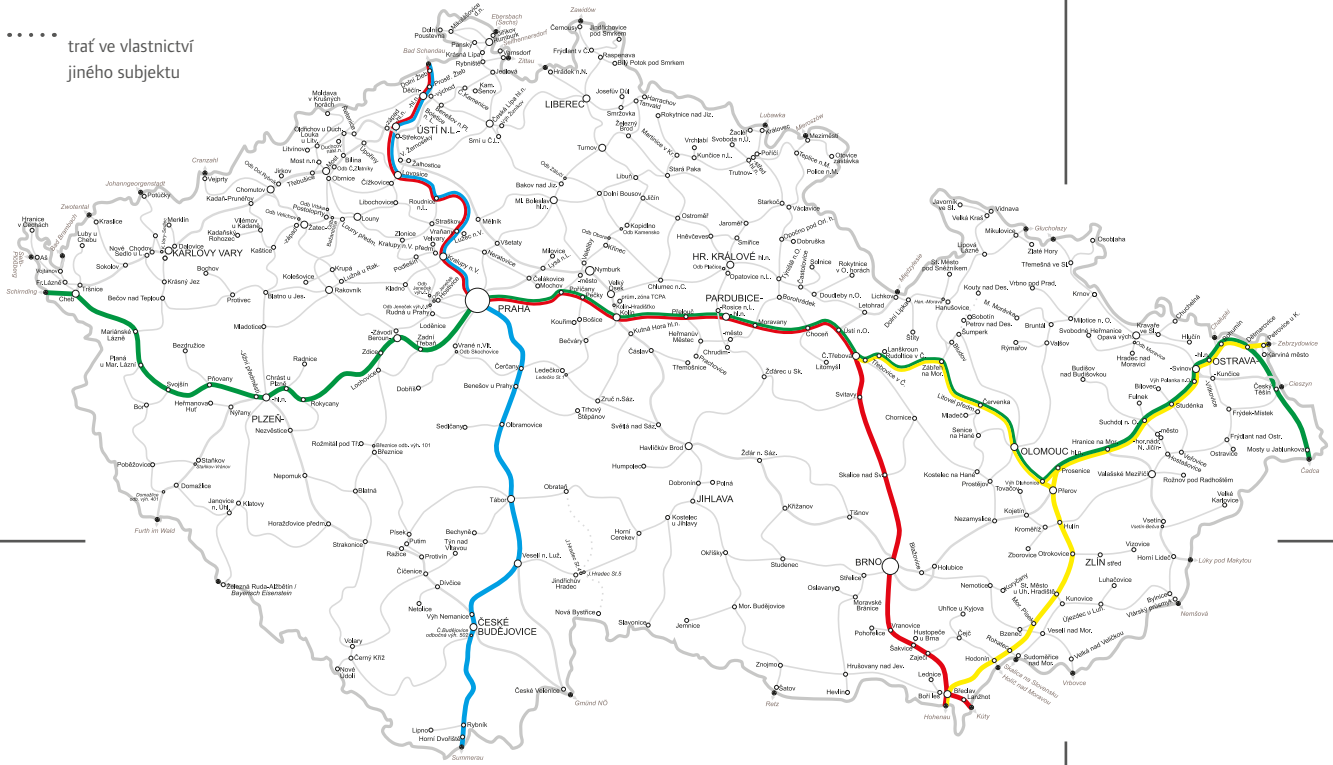
ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ SŽDC

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství
Délka tratí celkem	km	9 479
Délka elektrizovaných tratí	km	3 153
Délka tratí normálního rozchodu	km	9 456
Délka úzkorozchodných tratí	km	23
Délka jednokolejných tratí	km	7 585
Délka dvou a více kolejných tratí	km	1 894
Stavební délka kolejí celkem	km	15 577
Počet výhybkových jednotek	v. j.	24 946
Počet mostů	ks	6 722
Počet tunelů	ks	156
Celková délka mostů	m	150 276
Celková délka tunelů	m	42 750

MAPA TRANZITNÍCH KORIDORŮ, TRATÍ TRANSEVROPSKÉ ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ NÁKLADNÍ DOPRAVY (TERNF)

- 1. tranzitní koridor
- 2. tranzitní koridor
- 3. tranzitní koridor
- 4. tranzitní koridor

- - - - - trať ve vlastnictví jiného subjektu



II. ÚVODNÍ SLOVO

Dámy a pánové, vážení partneři ve všech oblastech naší činnosti,

rok 2009 byl již sedmým rokem fungování státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Zásadní změna v organizaci železnice proběhla již v průběhu předchozího roku, kdy se podařilo připravit a schválit novelu zákona č. 77/2002 Sb., na základě níž převzala SŽDC od akciové společnosti České dráhy funkci provozovatele dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu. Současně s převodem funkce provozovatele dráhy převzala tehdy SŽDC i k tomu potřebné technologické, personální a částečně i materiální kapacity. Rok 2009 byl tedy prvním rokem, ve kterém příprava i realizace činnosti probíhala již výhradně ze strany SŽDC. Toto posílení funkcí manažera infrastruktury se v průběhu roku 2009 projevilo zvýšením efektivity provádění činností provozovatele dráhy a zvýšením transparentnosti systému vymezením jednoznačné zodpovědnosti jednotlivých subjektů. V oblasti zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty již SŽDC veškeré činnosti zajišťuje vlastními kapacitami a v plném rozsahu nese zodpovědnost za stav železniční dopravní cesty a její bezpečnost. I celá řada dalších aktivit, jako je například zpracování jízdních řádů, byla v roce 2009 zajištěna plně kapacitami SŽDC. Cestou akciové společnosti České dráhy jsou však nadále pro SŽDC zajišťovány činnosti představující obsluhu dráhy, včetně dispečerského řízení. Jednání o jejich převedení k SŽDC a jednání o dokončení převodu majetku mezi oběma společnostmi probíhala prakticky po celý rok 2009, zatím však ke shodě nedošlo. Realizace těchto připravovaných změn, které vycházejí z legislativy EU, by znamenala další krok k vytvoření rovných podmínek pro všechny zúčastněné subjekty, krok k větší transparentnosti a v konečném důsledku i krok k větší efektivitě železnice jako celku. Pro SŽDC by dokončení těchto změn přineslo nejen převzetí kompletní zodpovědnosti za oblast provozování dráhy, ale v dalším období i daleko větší možnost využití se změnami spojených synergií.

Stejně jako v předchozích letech zajistila SŽDC provozování a provozuschopnost železniční dopravní cesty na všech tratích v majetku státu, s výjimkou těch, na kterých bylo rozhodnuto o přerušení provozování dráhy. Kromě těchto povinností vlastníka a provozovatele dráhy u převážné části železniční sítě v České republice jsme i v roce 2009 nadále zajišťovali i povinnosti organizace pověřené na základě zákona č. 77/2002 Sb. vypořádáním závazků po bývalé státní organizaci České dráhy. Jak vyplývá z výsledků, dařilo se nám obě tyto funkce zvládat. Je jistě pozitivní, že činnosti zaměřené do oblasti provozování dráhy, včetně její modernizace a rozvoje, již jednoznačně převládají.

Rok 2009 s sebou přinesl nárůst problémů při zabezpečování finančních prostředků pro naši činnost. Projevy probíhající krize postupně ovlivnily oblast modernizace a rozvoje (investiční prostředky) a zejména oblast obsluhy dráhy (pokles finančních příjmů z poplatku za dopravní cestu). Další oblastí, kde se u SŽDC ekonomická krize projevila, je oblast dodávek trakční elektrické energie. Z pohledu financování investic se výrazně zvýšil podíl staveb, pro které čerpáme finanční prostředky z fondů EU. Zejména díky nim mohly být zahájeny další stavby v trase železničních tranzitních koridorů a pokračovala i realizace staveb racionalizačního charakteru, jejichž výsledkem bude snížení provozních nákladů na některých tratích. Z důvodu klesajících investičních finančních prostředků však došlo ke zpomalení tempa realizace některých investic.

Naší snahou bude i v příštím období nabízet i nadále všem dopravcům po všech stránkách kvalitní a bezpečnou železniční dopravní cestu. Věříme, že výsledky SŽDC v roce 2009 pro to vytvořily dobré předpoklady.

Ing. Jan Komárek
generální ředitel

Ing. Adolf Jílek
předseda správní rady

Ing. Jan Komárek
generální ředitel

III. VEDENÍ ORGANIZACE

STATUTÁRNÍ ORGÁN

Generální ředitel
Ing. Jan Komárek

SPRÁVNÍ RADA

Předseda
Ing. Adolf Jílek

Členové
Mgr. Ivan Adamec
Vlastimil Aubrecht
Václav Janout
Roman Jurečko
Ing. František Sivera
Josef Smýkal

VÝBOR PRO AUDIT

doc. Ing. Hana Březinová, CSc.
Ing. František Sivera
Josef Smýkal

VEDENÍ SŽDC

Generální ředitel
Ing. Jan Komárek

Zástupce generálního ředitele a náměstek generálního ředitele pro strategii
Ing. Bohuslav Navrátil

Náměstek generálního ředitele pro provozování dráhy
Ing. Jaromír Kadlec

Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy
Ing. Josef Novobilský

Náměstek generálního ředitele pro modernizaci
Ing. Miroslav Konečný

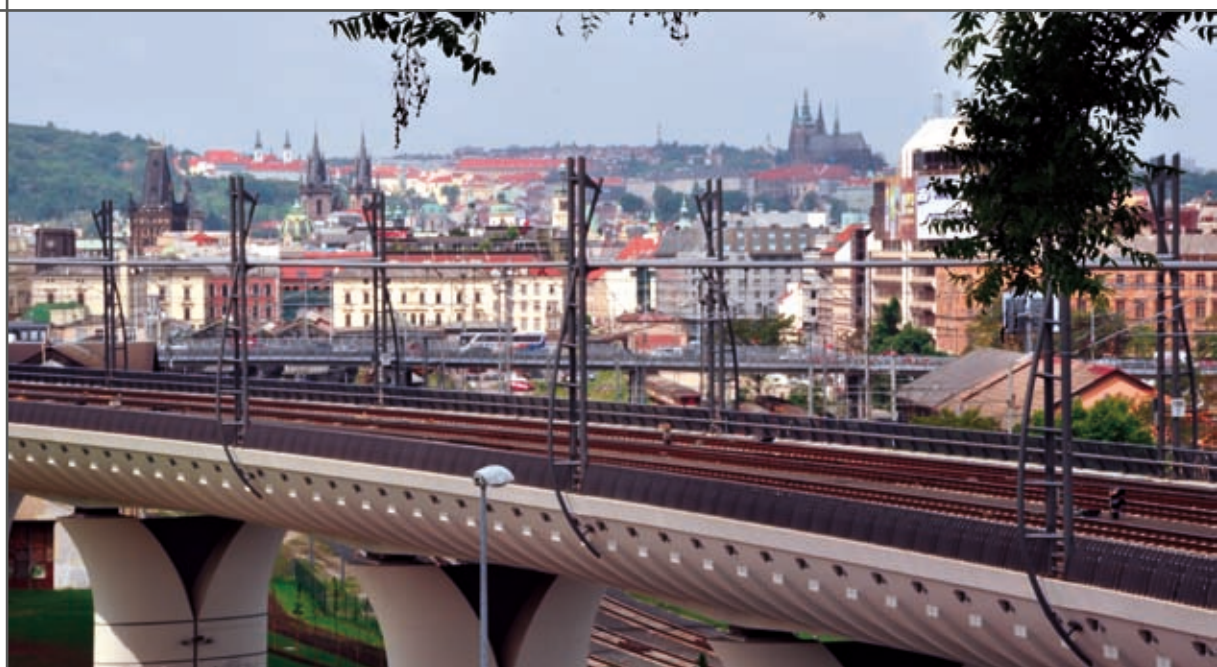
Náměstek generálního ředitele pro techniku
Ing. Radek Vičar

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku
Ing. Vladimír Filip

Náměstek generálního ředitele pro majetek
Ing. Zita Karasová

Náměstek generálního ředitele pro personalistiku
PhDr. Zdeněk Jílek

Cílem SŽDC je nabídnout dopravcům po všech stránkách kvalitní a bezpečnou železniční dopravní cestu.



Zleva
Ing. Vladimír Filip,
Ing. Miroslav Konečný,
Ing. Jaromír Kadlec,
Ing. Zita Karasová,
Ing. Jan Komárek,
Ing. Bohuslav Navrátil,
Ing. Radek Vičar,
Ing. Josef Novobilský,
PhDr. Zdeněk Jílek

IV. PROVOZOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

Provozováním železniční dopravní cesty se rozumí činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dopravní cesta na železnici a organizuje drážní doprava.

Povinností SŽDC je podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále „zákon o dráhách"), zajistit provozování dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu. Tyto povinnosti SŽDC zabezpečuje vlastními kapacitami, pouze obsluha dráhy, tj. řízení provozu ve stanicích a na tratích, je pro SŽDC zajištěna smluvně operátorem obsluhy dráhy, kterým jsou České dráhy, a.s. (dále jen ČD, a.s.).

Regionální dráhy Trutnov – Svoboda nad Úpou a Sokolov – Kraslice byly na základě nájemní smlouvy provozovány v roce 2009 společností VIAMONT, a.s.; regionální dráha Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem byla provozována na základě nájemní smlouvy společností OKD, Doprava, akciová společnost.

Rozdělení provozovatelů dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu podle délky provozovaných tratí k 31. 12. 2009:

– SŽDC	9 422 km
– VIAMONT, a.s.	37 km
– OKD, Doprava, akciová společnost	20 km

V roce 2009 vynaložila SŽDC na zajištění provozování železniční dopravní cesty náklady v úhrnné výši 5 658 mil. Kč. Tato položka je tvořena jednak náklady vyplývajícími ze smluvního vztahu s ČD, a.s., a jednak vlastními náklady souvisejícími s obsluhou dráhy – především centrálními náklady na organizování drážní dopravy, náklady na provoz železničního telekomunikačního majetku apod.

Dálkové rychlíky a tranzitní nákladní vlaky mohou díky této stavbě jezdit z Polska přes Českou republiku, Slovensko a Maďarsko, dále na jih Evropy v elektrické trakci a vyšší rychlostí. Oproti předchozímu stavu odpadá nutnost měnit lokomotivy v železniční stanici Letohrad.

ELEKTRIZACE TRATI LETOHRAD - LICHKOV

Nové nebo rekonstruované mosty a propustky	52
Modernizované železniční přejezdy	23
Nové trakční vedení	33,9 km

PROVOZUSCHOPNOST

V. ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

Provozuschopností železniční dopravní cesty se rozumí zajištění technického stavu dopravní cesty na železnici zaručujícího její bezpečné a plynulé provozování.

V roce 2009 byla provozuschopnost železniční dopravní cesty ve správě SŽDC zabezpečována především prostřednictvím organizačních jednotek SŽDC, kterými jsou Správy dopravní cesty (dále „SDC"). Činnosti spojené s provozuschopností železniční dopravní cesty jsou zajišťovány jak cestou vlastních personálních, strojních či technických kapacit, tak prostřednictvím smluvních vztahů s dodavateli působícími na příslušném trhu.

V souvislosti se stálou potřebou optimalizovat procesy sloužící k ekonomicky efektivnímu zajištění provozuschopné a bezpečné železniční dopravní cesty došlo v roce 2009 k úpravám postupů v oblasti sdělovací a zabezpečovací techniky a v oblasti elektrotechniky a energetiky.

Pro další období lze vlastní zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty v rámci provozování dráhy považovat za stabilizované. Můžeme předpokládat, že pokračující optimalizace procesních a provozně-organizačních postupů umocní tendence ke smluvnímu zadávání některých dalších činností, které jsou dosud vykonávány vlastní kapacitou.

Celkové náklady (bez odpisů a nákladů na odstraňování škod po povodních) vynaložené na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty dosáhly v roce 2009 výše 9 133 mil. Kč. Dále byly realizovány akce v celkovém objemu 712 mil. Kč spojené s odstraňováním následků povodňových škod vzniklých v roce 2009.

Přehled vybraných činností	Rok 2009	Rok 2008
úprava směrového a výškového uspořádání kolejí včetně doplnění kolejového lože	1 363 km	1 215 km
úprava směrového a výškového uspořádání výhybek včetně doplnění kolejového lože	1 019 v. j.	1 136 v. j.
čištění kolejového lože – koleje včetně doplnění kolejového lože	110 km	122 km
čištění kolejového lože – výhybky včetně doplnění kolejového lože	316 v. j.	314 v. j.
zřizování bezstykové koleje, svařování – koleje	163 km	164 km
zřizování bezstykové koleje, svařování – výhybky	257 v. j.	351 v. j.
výměna kolejnic	336 km	214 km
výměna pražců včetně výškové úpravy koleje	126 296 ks	149 074 ks

Mezi Znojmem a hlavním městem Rakouska Vídní vzniklo přímé spojení bez nutnosti přepřahat lokomotivy. Kromě snížení ekologické zátěže a zvýšení bezpečnosti železničního provozu jsou nyní vytvořeny podmínky pro zkrácení jízdní doby. Technicky náročnou rekonstrukcí prošel v rámci stavby Znojemský viadukt přes údolí řeky Dyje.

Stavba oceněna Ministerstvem financí České republiky v soutěži Česká dopravní stava & technologie roku 2009.

ELEKTRIZACE TRATI ŠATOV - ZNOJMO

Modernizovaný úsek	12,5 km
Nová traťová rychlost	90 km/h
Rekonstruovaný železniční most přes řeku Dyji	220 m

VI. MODERNIZACE A ROZVOJ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

V oblasti modernizace a rozvoje železniční dopravní cesty se SŽDC dlouhodobě zaměřuje především na přípravu a realizaci investičních akcí s důrazem na následující priority:

- modernizace tranzitních železničních koridorů,
- modernizace rozhodujících železničních uzlů v trase koridorů,
- zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech,
- elektrizace tratí a napájecí systémy,
- příprava a realizace projektů na vybavení tratí systémy „Global System for Mobile Communication for Railway" (GSM-R) a „European Train Control System" (ETCS) a zabezpečení interoperability tratí zařazených do evropského železničního systému,
- racionalizační akce,
- optimalizace a rekonstrukce dalších tratí,
- výstavba a rekonstrukce zastávek, přístřešků a nástupišť apod.

MODERNIZACE TRANZITNÍCH ŽELEZNIČNÍCH KORIDORŮ

V roce 2009 pokračovaly práce na modernizaci tranzitních železničních koridorů. Třetí tranzitní železniční koridor je veden v trase státní hranice se Slovenskem – Mosty u Jablunkova – Dětmarovice – Přerov – Česká Třebová – Praha – Plzeň – Cheb – státní hranice se SRN. Na rameni Mosty u Jablunkova – Dětmarovice pokračovaly stavební práce na stavbě „Optimalizace trati státní hranice Slovenska – Mosty u Jablunkova – Bystřice nad Olší" s předpokládaným dokončením v roce 2011. V červnu 2009 byla zahájena druhá stavba na tomto rameni, „Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín" s předpokládaným dokončením v roce 2012 a pokračují projektové práce na třetí stavbě „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmarovice". Na rameni mezi Přerovem a Českou Třebovou jsou již všechny stavby dokončeny a celý úsek je v provozu.

Na úseku mezi Prahou a Plzní pokračují stavební práce na stavbě „Optimalizace trati Beroun – Zbiroh" s předpokládaným dokončením v roce 2011. V květnu 2009 byla zahájena stavba „Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany", která má být dokončena v roce 2012. V roce 2010 se předpokládá zahájení stavby „Modernizace trati Rokycany – Plzeň". Dále pokračují projektové práce na „Průjezdu uzlem Plzeň" a na stavbě Praha – Beroun, na které se předpokládá vyšší stupeň modernizace.

V dubnu 2009 byla dokončena realizace stavby „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro". Pokračuje realizace staveb „Optimalizace trati Stříbro – Planá u Mariánských Lázní" a „Optimalizace trati Planá u Mariánských Lázní – Cheb". Předpokládané dokončení těchto dvou staveb, a tím i celé trati z Plzně do Chebu, je plánováno v roce 2011.

Na čtvrtém tranzitním železničním koridoru v úseku Horní Dvořiště – České Budějovice – Praha byly roce 2009 dokončeny stavby „Optimalizace tratě Horní Dvořiště – České Budějovice" a „Modernizace tratě Veselí nad Lužnicí – Tábor – 1. část, Doubí u Tábora – Tábor". Pokračuje realizace stavby „Optimalizace tratě Benešov u Prahy – Strančice", která bude dokončena v roce 2010. V květnu 2009 byla zahájena stavba „Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy" s předpokládaným dokončením v roce 2013. V roce 2010 se předpokládá zahájení staveb „Modernizace

trati České Budějovice – Nemanice“ a „Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 2. část úsek Horusice – Veselí nad Lužnicí“. Dále pokračují projektové práce na všech zbývajících stavbách čtvrtého tranzitního železničního koridoru.

MODERNIZACE ROZHODUJÍCÍCH ŽELEZNIČNÍCH UZLŮ V TRASE KORIDORŮ

V návaznosti na modernizaci tranzitních železničních koridorů probíhá modernizace důležitých železničních uzlů. Účelem jejich modernizace je zajištění stejných technických parametrů, jaké mají navazující koridorové tratě. Dokončeny jsou již průjezdy železničními uzly Děčín, Ústí nad Labem, Kolín, Choceň a Bohumín. V realizaci jsou stavby průjezdů železničními uzly Břeclav, Přerov a stavba „Brno – 1. část odstavného nádraží, 1. etapa“, která je první stavbou přestavby železničního uzlu Brno. Dokončena byla stavba „Modernizace západní části Praha hlavní nádraží“ a uvedena do provozu je i stavba „Nové spojení“ mezi železničními stanicemi Praha hlavní nádraží, Praha-Libeň, Praha Masarykovo nádraží a Praha-Vysočany. Tyto dvě stavby jsou součástí průjezdu železničním uzlem Praha a umožňují kapacitní a rychlé propojení prvního tranzitního železničního koridoru na pražské hlavní nádraží vybudováním dvou dvoukolejných tunelů a navazujících železničních estakád. Na „Nové spojení“ navazuje stavba „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha Běchovice“, která je již také částečně v provozu. V rámci této stavby došlo ke ztrojkolejnění tohoto úseku, který je velmi zatížen silnou příměstskou i dálkovou dopravou. Na tento úsek navazují stavby „Optimalizace tratě Praha-Holešovice – Praha-Bubeneč“ a „Modernizace traťového úseku Praha-Běchovice – Úvaly“, které se připravují k zahájení a které dokončí průtah 1. koridoru pražským uzlem.

Dále pokračují projektové práce pro stavby průjezdů uzly Praha, Brno, Plzeň, Pardubice, Ústí nad Orlicí, Česká Třebová a Olomouc. Zpracovávají se přípravné dokumentace pro úseky Praha-Hostivař – Praha hlavní nádraží a Praha hlavní nádraží – Praha-Smíchov, které zajistí napojení třetího a čtvrtého tranzitního železničního koridoru do pražského uzlu. Připravuje se také stavba „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně“, která zajistí rychlou a kapacitní dopravu mezi Prahou a kladenskou aglomerací a zároveň železniční spojení na mezinárodní letiště Praha Ruzyně.

ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH

V roce 2009 byla nadále věnována zvýšená pozornost přejezdům, představujícím kritická místa střetů vozidel silniční a železniční dopravy. V rámci programu „Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech“ byly v roce 2009 realizovány desítky rekonstrukcí přejezdů a přejezdových zabezpečovacích zařízení.

VI.

Jako příklady lze uvést: „Rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení světelného v km 30,412 a 34,423 trati Hodonín – Zaječí“, „Rekonstrukce přejezdu trati Červenka – Prostějov v km 2,486 (Litovel)“, „Rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení mechanického v km 91,544 až 92,078 trati Ostrava – Kojetín“, „Rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení světelného v km 277,622 trati Č. Budějovice – Plzeň“, „Rekonstrukce přejezdu v km 14,064 trati Horní Cerekev – Tábor“, „Rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 80,860 a 81,098 trati Protivín – Zdice“, „Rekonstrukce přejezdu v km 128,027 trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov Poříčí včetně výhybky č. 6“, „Výstavba přejezdového zabezpečovacího zařízení světelného v km 70,300 trati Stará Paka – Lomnice n. P.“, „Rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení světelného v km 101,055 a 101,231 trati Košťálov – Semily“.

V návaznosti na zvyšování bezpečnosti provozu na železničních přejezdech byl zaveden systém číslování železničních přejezdů, který umožňuje jejich jednotnou, jednoduchou a jednoznačnou identifikaci. Zavedením navrženého systému číslování železničních přejezdů jsou v případě potřeby (vznik nehody na přejezdu, překážka na přejezdu apod.) vytvořeny podmínky k zastavení železničního provozu v daném úseku trati na základě informace podané veřejností o vzniku překážky. Systém je v provozu od 1. srpna 2009.

ELEKTRIZACE TRATÍ A NAPÁJECÍ SYSTÉMY

Mezi další významné investiční akce patří elektrizace tratí. Byly dokončeny elektrizace trati Ostrava-Svinov – Opava a Ostrava hl. n. – Ostrava–Kunčice, které zkvalitní příměstskou dopravu v ostravském regionu. Do provozu byly v roce 2009 předány také stavby elektrizace trati Letohrad – Lichkov, České Velenice – České Budějovice, Zábřeh – Šumperk, Šatov – Znojmo a Lysá nad Labem – Milovice. V přípravě jsou úseky Brno – Jihlava a Otrokovice – Zlín.

PŘÍPRAVA A REALIZACE PROJEKTŮ NA VYBAVENÍ TRATÍ SYSTÉMY „GLOBAL SYSTEM FOR MOBILE COMMUNICATION FOR RAILWAY“ (GSM-R) A „EUROPEAN TRAIN CONTROL SYSTEM“ (ETCS) A ZABEZPEČENÍ INTEROPERABILITY TRATÍ ZAŘAZENÝCH DO EVROPSKÉHO ŽELEZNIČNÍHO SYSTÉMU

Po dokončení digitálního radiového systému GSM-R v úseku Děčín – Kolín byla v lednu 2009 dokončena i realizace systému na zbývající části prvního tranzitního železničního koridoru Kolín – Břeclav a následně v březnu byla zahájena realizace radiového systému na druhém tranzitním železničním koridoru „GSM-R Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné“ s předpokládaným dokončením v roce 2010. Na ni bude navazovat realizace GSM-R na úsecích Ostrava – Mosty u Jablunkova – hranice Slovenské republiky, Přerov – Česká Třebová a Děčín – Všetaty – Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno. Pokračuje realizace pilotního projektu evropského zabezpečovacího

zařízení ETCS v úseku Poříčany – Kolín, který by měl být dokončen v roce 2010. Na něj by měla v roce 2010 navázat realizace v úseku Kolín – Břeclav – státní hranice Rakousko/Slovensko a následně Kolín – Praha – Děčín – státní hranice Německo. Rozpracována je také stavba budovy centrálního dispečerského pracoviště v Přerově, do které bude postupně přepojováno řízení všech koridorových tratí v oblasti Moravy. Zároveň pokračují přípravné práce na druhém centrálním dispečerském pracovišti, které bude umístěno v Praze a bude řídit provoz na koridorových tratích v oblasti Čech.

Rozpracována je stavba „Interoperabilita v traťovém úseku Brno – Břeclav" s předpokladem ukončení v polovině roku 2010.

RACIONALIZAČNÍ AKCE

V roce 2009 byly v rámci programu racionalizace dokončeny následující akce: „Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení Louny – Peruc", „Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení Hradčovice – Luhačovice", „Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení Přerov – Polanka n/O", „Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení Plzeň – Klatovy", „Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení Karlovy Vary – Potůčky", „Racionalizace železničního uzlu Trutnov – Střed a Trutnov – Poříčí" a „Dálkové ovládání tratě Krnov – Jindřichov ve Slezsku".

Realizovány jsou stavby „Racionalizace trati Jaroměř – Stará Paka – Železný Brod 2. část" a „Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení Střelice – Hrušovany n/J, 1. etapa" s předpokladem ukončení v roce 2010.

OPTIMALIZACE A REKONSTRUKCE DALŠÍCH TRATÍ

V roce 2009 byla realizována řada rekonstrukcí tratí nebo traťových úseků a kolejí. Např. „Rekonstrukce koleje Malá Skála – Turnov v km 115,978–123,459", „Rekonstrukce koleje Šluknov – Dolní Poustevna", „Rekonstrukce kolejiště železniční stanice Ptení", „Rekonstrukce 1. traťové koleje Ústí Střekov – Boletice nad Labem", „Rekonstrukce tělesa dráhy v km 5,3–5,5 Choceň – Týniště nad Orlicí" a další.

Dále se připravuje modernizace trati Hradec Králové – Pardubice se zdvoukolejněním úseku Stéblová – Opatovice nad Labem a modernizace trati Brno – Přerov, která zajistí rychlejší propojení Brna s Ostravou.

V přípravě jsou optimalizace tratí Ostrava-Kunčice – Frýdek Místek – Český Těšín, Lysá nad Labem – Praha-Vysočany a modernizace trati Plzeň – Česká Kubice.

VÝSTAVBA A REKONSTRUKCE ZASTÁVEK, PŘÍSTŘEŠKŮ A NÁSTUPIŠŤ APOD.

V zájmu zvyšování kvality cestování byly připravovány a realizovány výstavby nových železničních zastávek, přístřešků a nástupišť pro cestující. Do užívání byly předány například nové zastávky Krásný Jez, Trutnov – Volanov, zastávka Brandýs nad Labem – Zápská, proběhla rekonstrukce zastávky Biskupice či objektu na zastávce Mořkov.

VII. POUŽÍVÁNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY DOPRAVCI

V České republice je zaručen rovný přístup na železniční dopravní cestu ve vlastnictví státu všem dopravcům, kteří splňují podmínky stanovené zákonem o dráhách.

Od 1. 1. 1995 byl v České republice zaveden standardní systém udělování licencí k provozování drážní dopravy a od 1. 5. 2004 platí v České republice i licence k provozování drážní dopravy udělená úřadem členského státu Evropského společenství.

Počet dopravců, kteří využívají železniční dopravní cestu, oproti roku 2008 vzrostl. Zvýšil se především počet dopravců, kteří provozují nákladní dopravu.

VÝVOJ POČTU DOPRAVCŮ (ÚDAJE JSOU K 31. 12. PŘÍSLUŠNÉHO ROKU)

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Počet dopravců	46	50	52	53	56	53	62

VÝKONY DOPRAVCŮ V LETECH 2005–2009

Rok		2005	2006	2007	2008	2009
Osobní doprava	[vlkm]	113 298 184	116 302 650	118 387 288	121 939 150	125 911 649
Nákladní doprava	[vlkm]	41 458 299	42 084 461	43 466 460	43 685 964	36 594 939
Celkem	**[vlkm]**	**154 756 483**	**158 387 111**	**161 853 748**	**165 625 114**	**162 506 588**
Osobní doprava	[tis. hrtkm]	21 978 020	22 594 373	23 103 133	24 155 227	24 989 309
Nákladní doprava	[tis. hrtkm]	36 162 955	37 857 278	39 250 794	37 996 173	30 584 797
Celkem	**[tis. hrtkm]**	**58 140 975**	**60 451 651**	**62 353 627**	**62 151 400**	**55 574 106**

Poznámka:
vlkm – Vlakový kilometr je dán ujetou vzdáleností vlaku v kilometrech.
hrtkm – Hrubý tunový kilometr je dán součinem mezi hrubou hmotností železničních kolejových vozidel (hnacích vozidel, železničních vozů a jiných vozidel na vlastních kolech) zařazených do vlaku a ujetou vzdáleností v kilometrech.

PODÍL DOPRAVCŮ NA VÝKONECH V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ ROCE 2008 A 2009 (údaje v %)

Dopravce	hrtkm 2009	vlkm 2009	hrtkm 2008	vlkm 2008
ČD Cargo, a.s.	88,77	79,54	92,28	87,10
OKD, Doprava, akciová společnost	5,18	3,56	3,14	2,15
UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.	2,80	2,21	2,14	1,64
VIAMONT Cargo a.s.	0,75	0,62	0,50	0,47
Traťová strojní společnost, a.s.	0,50	1,38	0,30	1,07
Ostravská dopravní společnost, a.s.	0,42	0,30	0,16	0,16
České dráhy, a.s.	0,39	3,38	0,37	2,78
BF Logistics s.r.o.	0,19	0,23	0,16	0,20
RM LINES, a.s.	0,18	0,12	0,05	0,02
Ostatní dopravci	0,82	8,66	0,90	4,41

Poznámka:
K 31. 8. 2009 byla společnost Viamont Cargo, a.s., vymazána z obchodního rejstříku v důsledku vnitrostátní fúze sloučením s tím, že veškeré jmění přešlo na společnost OKD, Doprava, akciová společnost.

PODÍL DOPRAVCŮ NA VÝKONECH V OSOBNÍ DOPRAVĚ 2008 A 2009 (údaje v %)

Dopravce	hrtkm 2009	vlkm 2009	hrtkm 2008	vlkm 2008
České dráhy, a.s.	99,82	99,18	99,82	99,14
VIAMONT a.s.	0,13	0,60	0,14	0,63
OKD, Doprava, akciová společnost	0,01	0,10	0,02	0,12
Ostatní dopravci	0,04	0,12	0,02	0,11

Cena za použití železniční dopravní cesty pro nákladní i osobní vlaky je cenou regulovanou. Maximální ceny stanovuje Ministerstvo financí prostřednictvím Cenového věstníku. Od 1. 1. 2009 došlo ke snížení maximálních cen za použití železniční dopravní cesty jak v osobní, tak i v nákladní dopravě o 20 %.

SŽDC jako přídělce ve smyslu zákona o dráhách přiděluje kapacitu železniční dopravní cesty za cenu sjednanou podle aktuálně platných cenových předpisů a platného Prohlášení o dráze celostátní a regionální, a to stanovením rámcových časových tras vlaků. Povinností SŽDC je při procesu přidělování kapacity železniční dopravní cesty zajistit nediskriminační přístup dopravců na železniční dopravní cestu s cílem maximálního využití kapacity dráhy. K tomu SŽDC vydává Prohlášení o dráze celostátní a regionální, ve kterém zveřejňuje podrobné podmínky pro přidělování kapacity dráhy.

SŽDC využívá k přidělování kapacity železniční dopravní cesty nově i informační systém KADR, který zefektivňuje celý proces přidělování kapacity a poskytuje i vyšší komfort dopravcům.

Pro sestavu jízdního řádu 2009/2010 si podle Prohlášení o dráze celostátní a regionální požádalo o přidělení kapacity celkem 16 dopravců, z toho pět dopravců požádalo o přidělení kapacity pro osobní dopravu. Po provedené koordinaci byla dopravcům kapacita přidělena a jejich požadavky byly zapracovány do jízdního řádu 2009/2010, který vstoupil v platnost 13. 12. 2009.

Dne 4. 12. 2009 vydala SŽDC Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro sestavu jízdního řádu 2010/2011. Tento dokument je opět zpracován podle společné struktury evropské železniční organizace RailNetEurope. Termín uzávěrky požadavků dopravců na přidělení kapacity železniční dopravní cesty pro období jízdního řádu 2010/2011 byl stanoven na 12. 4. 2010.

V ROCE 2009 PŘIDĚLILA SŽDC V RÁMCI JEDNOTLIVÝCH PROCESŮ PŘIDĚLOVÁNÍ KAPACITY CELKEM 4 279 685 TRAS

Typ kapacity	2005	2006	2007	2008	2009
V rámci sestavy jízdního řádu	4 461 142	4 680 458	4 355 258	4 237 416	3 886 141
V rámci změny jízdního řádu	171 564	68 720	77 986	163 433	167 490
Ad hoc standardní	26 430	18 058	60 408	43 169	77 479
Žádosti ve zbytkové kapacitě	36 723	50 832	78 299	150 691	148 575
Celkem	**4 695 859**	**4 818 068**	**4 571 951**	**4 594 709**	**4 279 685**

Poznámka:
ad hoc – kapacita přidělená pro jednotlivý případ

VIII. BEZPEČNOST PROVOZOVÁNÍ DRÁHY

Jedním z hlavních parametrů provozování dráhy a drážní dopravy je oblast bezpečnosti. SŽDC zabezpečuje činnosti spojené s plněním povinností provozovatele dráhy a drážní dopravy podle ustanovení zákona o dráhách a vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na drahách.

Základními povinnostmi stanovenými zákony a vyhláškami je zejména provádět činnosti směřující ke zvyšování bezpečnosti železničního provozu, k předcházení vzniku mimořádných událostí, zpracovávat analýzy rizik bezpečnosti železničního provozu, realizovat výstupy vyplývající z těchto analýz a dále pak mimo jiné ohlašovat, šetřit a vyhodnocovat mimořádné události a přijímat a realizovat opatření stanovená při uzavírání mimořádných událostí. Postupy v jednotlivých úkonech jsou stanoveny Organizačním řádem SŽDC a vnitřními předpisy a pokyny provozovatele dráhy.

Údaje o stavu a vývoji v oblasti mimořádných událostí vypovídají, že sestupný trend počtu mimořádných událostí za rok 2009 v porovnání s předcházejícími roky pokračuje. Nicméně některé kategorie mimořádných událostí, především střetnutí drážních vozidel se silničními na železničních přejezdech, vykazují stále vysoká čísla v porovnání s vývojem v železničních správách v okolních státech. Snížení celkového počtu mimořádných událostí souvisí především s rekonstrukcí a modernizací železniční infrastruktury a se zaváděním moderních technologií a se zajištěním dodržování stanovených pravidel nejen ze strany provozovatele dráhy, ale i ze strany všech subjektů podílejících se na zajištění provozování dráhy, její provozuschopnosti, na modernizaci a rozvoji, ale i ze strany jednotlivých dopravců a účastníků silničního provozu.

V české republice bylo k 31. 12. 2009 evidováno celkem 8 274 železničních přejezdů v majetku státu. Každoročně investuje Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, stamilionové částky na modernizaci železničních přejezdů. V roce 2009 se podařilo zrekonstruovat nebo dovybavit celkem 135 železničních přejezdů s celkovou investicí téměř 800 milionů Kč a zrušit 63 nepotřebných nebo nadbytečných přejezdů.

ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

Počet železničních přejezdů ve správě SŽDC (k 31. 12. 2009)	8 274
Počet modernizovaných přejezdů v roce 2009	135
Zrušené nepotřebné a nadbytečné přejezdy za rok 2009	63

IX. NAKLÁDÁNÍ S MAJETKEM

SŽDC hospodaří s majetkem státu ve dvou účetních okruzích. V okruhu železniční dopravní cesty a okruhu majetku uvedeného v příloze zákona o transformaci. Právo hospodaření s majetkem železniční dopravní cesty vzniklo s účinností od 1. 1. 2003 na základě zákona o transformaci. Novelou zákona o transformaci provedenou zákonem č. 293/2004 Sb., s účinností od 1. 7. 2004, zanikla příslušnost Ministerstva dopravy hospodařit s majetkem uvedeným v příloze zákona o transformaci a současně vzniklo SŽDC právo nakládání i s tímto majetkem.

Dočasně nepotřebný majetek železniční dopravní cesty je pronajímán třetím osobám. Výnosy z pronájmu z tohoto majetku dosáhly v roce 2009 částky 77,0 mil. Kč. Trvale nepotřebný majetek je odprodáván v souladu se zákonem o transformaci. Za rok 2009 bylo uzavřeno celkem 167 obchodních případů, u nichž sjednaná kupní cena představuje částku celkem 48,9 mil. Kč.

U majetku z přílohy zákona o transformaci, který je převáděn formou privatizace, postupujeme v souladu s návrhem pro nakládání s majetkem a příjmy jsou na SŽDC poukazovány prostřednictvím Ministerstva financí. V roce 2009 dosáhly tržby z privatizace částky 4,3 mil. Kč. Ostatní majetek z přílohy zákona je prodáván formou přímého prodeje. V roce 2009 byl realizován prodej čtyř položek o celkové výši sjednané kupní ceny 13,9 mil. Kč. Majetek z přílohy zákona o transformaci je do doby prodeje pronajímán. Výnosy z pronájmu tohoto majetku dosáhly za rok 2009 částky 38,9 mil. Kč. Všechny uvedené příjmy jsou určeny k úhradě závazků bývalé státní organizace České dráhy.

Modernizace trati **Doubí u Tábora – Tábor** představuje téměř 12 kilometrů dlouhý úsek, který je součástí IV. tranzitního železničního koridoru. Celý úsek byl zdvojkolejněn a zvýšila se traťová rychlost na 160 kilometrů za hodinu. Cestující mají k dispozici pohodlné a bezbariérové přístupy k vlakům - vznikla nová ostrovní nástupiště.

Stavba oceněna jako Česká dopravní stavba v soutěži Česká dopravní stava & technologie roku 2009.

MODERNIZACE TRATI DOUBÍ U TÁBORA - TÁBOR

Nová traťová rychlosti v daném úseku	110 km/h (160 km/h)*
Výhybky s elektrickým ohřevem	57
Nové výtahy v železniční stanici Tábor	4

* pro vozidla s naklápěcí skříní

X. HOSPODAŘENÍ ORGANIZACE

A. PROVOZOVÁNÍ A PROVOZUSCHOPNOST ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

Náklady na zajištění provozování a provozuschopnosti železniční dopravní cesty (bez odpisů a nákladů na odstranění škod po povodních) dosáhly v roce 2009 celkové výše 14 791 mil. Kč a jsou tvořeny náklady ze smluvního vztahu s ČD, a.s. a vlastními náklady SŽDC vynaloženými na tyto činnosti. Tvoří je především osobní náklady a náklady vynaložené zejména na smluvní dodávky stavebních prací.

Na krytí nákladů byly použity následující výnosy	
tržby za použití ŽDC	**4 289 mil. Kč**
z toho:	
nákladní doprava (ČD, a.s. a ČD Cargo, a.s.)	2 600 mil. Kč
osobní doprava (ČD, a.s.)	1 367 mil. Kč
ostatní dopravci (mimo ČD, a.s. a ČD Cargo, a.s.)	322 mil. Kč
dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury na opravy a údržbu	**8 005 mil. Kč**
neinvestiční dotace ze státního rozpočtu	**1 460 mil. Kč**

Zbývající objem nákladů byl financován ze zůstatků peněžních prostředků z předchozích let, které tím byly v roce 2009 vyčerpány.

B. MODERNIZACE A ROZVOJ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

Hlavními zdroji financování investiční výstavby byly finanční prostředky ze SFDI a zdroje z fondů Evropské unie.

V rámci realizace investičních akcí na železniční dopravní cestě byl v roce 2009 pořízen majetek ve finančním objemu 18 960 mil. Kč.

Z toho zdroj:	
SFDI na modernizace	18 236 mil. Kč
fondy EU	672 mil. Kč
příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	52 mil. Kč

C. PŘEVZATÉ POHLEDÁVKY A ZÁVAZKY BÝVALÉ STÁTNÍ ORGANIZACE ČESKÉ DRÁHY

SŽDC převzala k 1. 1. 2003 krátkodobé závazky bývalé státní organizace České dráhy. V současnosti jsou veškeré tyto závazky uhrazeny s výjimkou závazků, které jsou předmětem soudních sporů, rent a příspěvků k důchodům bývalým zaměstnancům. Na tyto závazky je tvořena účetní rezerva. SŽDC zároveň převzala k 1. 1. 2003 dlouhodobé závazky z titulu vyčerpaných bankovních úvěrů státní organizace České dráhy. Splatnost závazků je stanovena postupně, v současné době až do roku 2020. Součástí dlouhodobých závazků je také závazek SŽDC vůči státu z titulu emise dluhopisů ve výši 7 000 mil. Kč splatných v roce 2011.

SŽDC také převzala k 1. 1. 2003 vymezené pohledávky státní organizace České dráhy vyplývající z obchodních vztahů. Řešení převzatých pohledávek probíhá postupně od roku 2003 formou sjednávání splátkových kalendářů s dlužníky, soudních řízení, vymáhání pohledávek prostřednictvím soudních vykonavatelů nebo

exekutorů, postupováním pohledávek nebo odpisy již nevymahatelných pohledávek. K 31. 12. 2009 zbývá vypořádat z převzatých pohledávek 198 mil. Kč.

V roce 2010 bude SŽDC i nadále pokračovat v řešení jednotlivých zbývajících pohledávek a v postupování pohledávek v závislosti na zájmu potenciálních postupníků. Jedná se o pohledávky z obchodních vztahů s dlouhou dobou po splatnosti. U některých pohledávek dojde k uplynutí promlčecí lhůty, aniž by právní vymáhání, včetně exekučního řízení, bylo účinné. Z toho důvodu bude docházet k odpisům pohledávek.

D. VÝSLEDEK HOSPODAŘENÍ SŽDC

Výsledek hospodaření za účetní období 2009 je dosažen při celkových výnosech ve výši 26 663 mil. Kč a celkových nákladech ve výši 26 961 mil. Kč v saldu před zdaněním – 298 mil. Kč. Záporné saldo nevzniká z nárůstu jednotlivých nákladových položek, které za poslední období zůstávají na srovnatelné úrovni, ale z výpadku v oblasti výnosů v důsledku snížených výnosů z regulovaných nižších cen za použití železniční dopravní cesty oproti předešlým obdobím.

Negativní vliv na celkový výsledek hospodaření má zároveň odložená daň zúčtovaná ve výši -1 410 mil. Kč. Účtování o odložené dani neovlivňuje finanční toky SŽDC a ani nesnižuje hodnotu aktiv v roce 2009.

Na výsledek hospodaření SŽDC po zdanění ve výši -1 708 mil. Kč za rok 2009 měly největší vliv následující položky:

(údaje v mil. Kč)

Úhrada za použití ŽDC	4 289
Dotace od SFDI na opravy a údržbu	8 005
Dotace od SFDI na odstranění škod po povodních	712
Neinvestiční dotace ze státního rozpočtu	1 460
Ostatní dotace	62
Oddlužení SŽDC dle Usnesení vlády ČR č. 1553	6 357
Materiál, vlastní spotřeba energie a služby	-12 717
Osobní náklady	-4 707
Účetní odpisy majetku SŽDC (včetně ŽDC)	-4 618
Saldo ostatních provozních výnosů a nákladů	1 551
Provozní výsledek hospodaření	**+394**
Nákladové a výnosové a úroky	-979
Kurzové rozdíly	311
Saldo ostatních finančních výnosů a nákladů	-24
Finanční výsledek hospodaření	**-692**
Výsledek hospodaření před zdaněním	**-298**
Odložená daň	-1 410
Výsledek hospodaření za účetní období po zdanění	**-1 708**

X.

Úhrada za použití železniční dopravní cesty je poplatek za využívání železniční dopravní cesty dopravci. Pro SŽDC je to významná výnosová položka představující příjem finančních prostředků. Úhrada za použití železniční dopravní cesty je jediným zdrojem SŽDC na pokrytí nákladů spojených s obsluhou dráhy a organizováním drážní dopravy.

Dotace od Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI") je nejvýznamnější výnosovou a zároveň příjmovou položkou SŽDC. SFDI poskytuje na základě smlouvy neinvestiční prostředky k financování oprav a údržby celostátních a regionálních drah v majetku státu, se kterými hospodaří SŽDC.

V roce 2009 byla poskytnuta i dotace ze SFDI na akce spojené s odstraňováním škod po povodních. Opravné práce spojené s odstraňováním škod byly v odpovídajícím objemu provedeny.

Ostatní dotace tvoří zejména dotace ze státního rozpočtu na doprovodný sociální program, tj. poskytnutí prostředků na příspěvky zaměstnancům SŽDC při ukončení pracovního poměru v rámci řešení důsledků restrukturalizace, dotace ze SFDI na projektovou a expertní činnost (provozně účelová) a dotace z EU.

Neinvestiční dotace ze státního rozpočtu respektive z Ministerstva dopravy představuje příspěvek nehrazený ze SFDI, který je poskytnut za účelem úhrady nákladů souvisejících se zajištěním provozování železniční dopravní cesty a se zajištěním její provozuschopnosti ve veřejném zájmu, kdy nestačí příjmy z plateb za užívání železniční dopravní cesty hrazených železničními dopravci.

Významnou výnosovou položkou je řešení závazků SŽDC (tzv. „oddlužení") dle Usnesení vlády ČR č. 1553 ze dne 30. 11. 2005, což představuje pouze účetní položku bez příjmu finančních prostředků.

Nejvýznamnější nákladovou položku představuje spotřeba materiálu, vlastní spotřeba energie a služby. Oblast služeb zahrnuje zejména náklady na zajištění provozování železniční dopravní cesty – obsluha dráhy (na základě smlouvy zajišťují ČD, a.s.), vlastní náklady SŽDC související s obsluhou dráhy a náklady vynaložené na externí opravy a udržování zejména pro zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty včetně nákladů na odstranění škod po povodních.

Osobní náklady zaměstnanců SŽDC zahrnují mzdové náklady, náklady na sociální zabezpečení a sociální náklady.

Významným provozním nákladem jsou účetní odpisy železniční dopravní cesty.

V saldu ostatních provozních výnosů a nákladů SŽDC jsou zahrnuty ostatní výnosové a nákladové položky, např. tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu snížené o zůstatkovou cenu, rozdíl mezi tržbami a náklady z prodeje elektrické trakční a netrakční energie, tržby za externí výkony a tržby za nájmy, aktivace, výnosy z vyzískaného materiálu, daně a poplatky, změna stavu rezerv a opravných položek, pojištění majetku a odpovědnosti.

Nákladové úroky vyplývají zejména z bankovních úvěrů a z dluhopisů, které v roce 2004 emitovala SŽDC v nominální hodnotě 7 000 mil. Kč. Výnos této emise je účelově vázán pro úhrady závazků bývalé státní organizace České dráhy. Jak je uvedeno v příloze účetní závěrky, hradí úroky bankovním ústavům za SŽDC Ministerstvo financí, čímž dochází ke zvýšení závazků SŽDC vůči státu.

Kurzové rozdíly vyplývají z přepočtu závazků, úvěrů a úroků v cizí měně aktuálním kurzem k 31. 12. 2009. Vzhledem ke skutečnosti, že v průběhu roku česká měna posilovala vůči měnám, ve kterých jsou denominovány příslušné úvěry, snížila se vyčíslená korunová hodnota těchto závazků a příslušný rozdíl byl, v souladu s platnými předpisy, zúčtován jako výnos.

Součástí výsledku hospodaření roku 2009 je daňový náklad z titulu odloženého daňového závazku. Tituly, z nichž je odložená daň tvořena, jsou uvedeny v příloze účetní závěrky.

E. RIZIKA A NEJISTOTY OVLIVŇUJÍCÍ HOSPODÁŘSKOU A FINANČNÍ SITUACI V ROCE 2009

Od 1. 1. 2009 došlo ke snížení maximálních cen za použití železniční dopravní cesty jak v osobní, tak i v nákladní dopravě o 20 %. Toto snížení maximálních cen ve spojení s poklesem výkonů v nákladní dopravě se výrazně projevilo v roce 2009 v poklesu výnosů za použití železniční dopravní cesty a zároveň v poklesu s tím spojených finančních příjmů. Maximální ceny stanovuje Ministerstvo financí.

Celosvětová hospodářská krize ovlivnila nepříznivě výkony v železniční nákladní dopravě. Oproti roku 2008 poklesly v roce 2009 výkony v nákladní dopravě ve vlakových kilometrech o 16,23 % a v hrubých tunových kilometrech o 19,51 %. Vývoj výkonů dopravců na železniční dopravní cestě v letech 2005–2009 je uveden v kapitole „Používání železniční dopravní cesty dopravci".

Z vybraného poplatku za použití železniční dopravní cesty od provozovatelů drážní dopravy se hradí činnosti spojené s obsluhou dráhy a organizováním drážní dopravy a náklady na zajištění provozuschopnosti, které nelze hradit ze SFDI. Výše poplatku však nestačí svou hodnotou na pokrytí nákladů na obsluhu dráhy (v minulých letech umožňovala tržba z poplatku částečné dofinancování provozuschopnosti železniční dopravní cesty) a vytváří v systému peněžních toků SŽDC finanční deficit, který dosáhl v roce 2009 výše více než 2 mld. Kč. Ze strany Ministerstva dopravy byla nepříznivá situace řešena dodatečným příspěvkem na dopravní cestu ve výši 1,1 mld. Kč. Zbývající objem byl financován ze zůstatků peněžních prostředků z předchozích let, které tím byly vyčerpány.

F. PŘEDPOKLÁDANÁ HOSPODÁŘSKÁ A FINANČNÍ SITUACE V ROCE 2010

Hospodaření SŽDC v roce 2010 budou významně ovlivňovat náklady na zajištění provozování železniční dopravní cesty a náklady na zajištění její provozuschopnosti, výnosy z poplatků za použití železniční dopravní cesty, výše dotace od SFDI a neinvestiční dotace z Ministerstva dopravy, vládou odsouhlasená výše řešení závazků SŽDC vůči státu, výše odpisů majetku, tvorba a rozpouštění rezerv a opravných položek, výše úroků z úvěrů, vliv kurzových rozdílů z přepočtů úhrad a zůstatků úvěrů a úroků.

Deficitní vývoj v oblasti zajištění prostředků na financování obsluhy dráhy a organizování drážní dopravy a činnosti spojené s provozuschopností železniční dopravní cesty, které nelze hradit ze SFDI, bude přetrvávat i v roce 2010. Výše vybraného poplatku, stejně jako v roce 2009, nebude stačit svou hodnotou na pokrytí nákladů na obsluhu dráhy a organizování drážní dopravy a činnosti spojené s provozuschopností železniční dopravní cesty, které nelze hradit ze SFDI.

Přestože nastává obrat v oblasti nákladních přeprav a oproti roku 2009 se v roce 2010 očekává mírný nárůst přepravních výkonů, je výše výnosů z poplatku nadále ovlivněna 20 % snížením maximální ceny a nedosahuje potřebné úrovně. Z výše uvedených příčin, jejichž řešení nelze činností SŽDC ovlivnit, se v systému financování a hospodaření SŽDC v roce 2010 očekává deficit finančních zdrojů ve výši 1,8 mld. Kč.

Výsledné saldo 1,8 mld. Kč v roce 2010 odpovídá nedofinancovanosti nákladů na obsluhu dráhy a organizování drážní dopravy a činnosti spojené s provozuschopností železniční dopravní cesty, které nelze hradit ze SFDI. V roce 2010 již nelze finanční deficit krýt z vnitřních bankovních zdrojů SŽDC, neboť ty již byly vyčerpány na dokrytí deficitu v roce 2009.

XI. PERSONÁLNÍ A MZDOVÁ OBLAST, PÉČE O ZAMĚSTNANCE

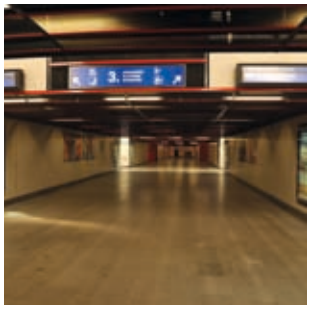
K 1. 1. 2009 měla SŽDC 10 438 zaměstnanců, rozdělených celkem do 21 organizačních jednotek podle náplně činnosti a regionů a dále ředitelství, zajišťující metodickou, strategickou a organizační roli v organizaci. V průběhu roku i nadále pokračovala optimalizace stavu zaměstnanců, což vedlo ke snížení podílu osobních nákladů. K 31. 12. 2009 bylo u SŽDC zaměstnáno 9 929 zaměstnanců.

V odměňování byl v roce 2009 uplatněn jednotný mzdový systém, vyplývající z platné Podnikové kolektivní smlouvy SŽDC na roky 2009–2013. V rámci kolektivního vyjednávání byly sjednány dvě změny podnikové kolektivní smlouvy, přičemž první obsahovala technické úpravy malého počtu ustanovení, druhá v souladu s původním zněním upřesnila způsob odměňování pro rok 2010.

Vzdělávání a rozvoj zaměstnanců byly zajištěny po celý rok 2009 podle původních předpokladů v rozsahu povinného poučování provozních profesí, v oblasti ostatních vzdělávacích aktivit podle aktuálních potřeb a vývoje změn legislativy, související s předmětem činnosti organizace, a pracovní náplně jednotlivých zaměstnanců.

Pro zaměstnance SŽDC byla zajištěna zdravotní preventivní péče prostřednictvím vybraného zdravotnického zařízení. Ve smyslu platných právních předpisů, včetně podnikové kolektivní smlouvy, byly poskytovány v průběhu roku zaměstnanecké výhody, například možnost získat příspěvek zaměstnavatele na penzijní připojištění a životní pojištění nebo využít stravování zajišťované zaměstnavatelem. Z fondu kulturních a sociálních potřeb se dále zaměstnancům přispívalo na kulturní a sportovní aktivity s účastí na mezinárodních akcích železničářských organizací, zaměstnanci mohli využít rekreaci s příspěvkem zaměstnavatele apod. Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb se realizovalo podle schválených zásad pro tvorbu a používání fondu kulturních a sociálních potřeb pro rok 2009.

V oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců byla aktivita směřována především na odstranění závad, které by mohly být zdrojem úrazu. V roce 2009 došlo k poklesu počtu tzv. závažných pracovních úrazů.



Stavba Modernizace západní části železniční stanice **Praha hlavní nádraží**. Modernizovaná západní část nástupišť železniční stanice Praha hlavní nádraží výraznou měrou zvýšila komfort a bezpečnost cestujících. Všechna nástupiště mají nové zastřešení prodloužených částí, nový informační systém, kvalitní ozvučení a vedou na ně, kromě schodišť, eskalátory a osobní výtahy. Pražské hlavní nádraží je nyní moderní stanicí evropských parametrů.

Stavba oceněna jako Česká dopravní stavba v soutěži Česká dopravní stava & technologie roku 2009.

MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ STANICE PRAHA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

Délka modernizovaných nástupišť	1 686 m
Nové eskalátory a výtahy	32
Nová informační a navigační zařízení	197

XII. OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Minimalizace negativních dopadů na životní prostředí z činnosti SŽDC a jeho ochrana představují nedílnou součást zajištění provozu, provozuschopnosti a modernizace železniční dopravní cesty. Ochrana životního prostředí v podmínkách SŽDC je průřezovou činností, která je plně integrována do všech jejích aktivit.

Hlavními složkami životního prostředí, které SŽDC ovlivňuje v rámci své činnosti, jsou odpadové hospodářství, vodní hospodářství, ochrana ovzduší před znečišťujícími látkami, ochrana přírody a krajiny, ochrana před hlukem a vibracemi. Při přípravě a realizaci projektů SŽDC prosazuje takové technologie a postupy, jež jsou v maximální možné míře šetrné k životnímu prostředí ve všech jeho složkách.

Aby si železniční sektor zachoval svoji konkurenční výhodu v ochraně životního prostředí (a dále ji zvyšoval), je třeba pokračovat v minimalizaci negativních dopadů na životního prostředí, jako jsou hluk, vibrace, prašnost, znečišťování ovzduší, předcházet vzniku odpadů atd. Touto agendou se dlouhodobě zabývá i Mezinárodní železniční unie, která v roce 2009 připravila příslušnou strategii pro tuto oblast (Rail Environment & Sustainability Strategy 2030 and Beyond). Jednou z cest je například rozvoj environmentálních manažerských systémů, které jsou uplatňovány i u SŽDC.

Rekonstrukce koleje a výhybek v železniční stanici **Česká Kubice** – tato stanice je z pohledu železniční infrastruktury důležitou přechodovou stanicí do Spolkové republiky Německo. Stěžejní záležitostí pro osobní dopravu bylo vybudování nových nástupišť. V rámci stavby je vyřešena i návaznost na traťové zabezpečovací zařízení ve směru na Domažlice a Furt im Wald.

REKONSTRUKCE KOLEJE A VÝHYBEK ČESKÁ KUBICE

Nová nástupiště	280 m
Nová šířka nástupišť	3 m
Rekonstruované výhybky	11

XIII. MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE

V roce 2009 pokračovala spolupráce SŽDC s evropskými institucemi, mezinárodními železničními organizacemi i s ostatními zahraničními společnostmi, zejména ze sousedních států, podobně jako v minulých letech. SŽDC nadále považuje mezinárodní spolupráci za jednu ze svých nejvýznamnějších činností, protože si uvědomuje, že izolované železniční společnosti by nemohly obstát v dopravním evropském měřítku. Česká republika, jako člen Evropské unie, se zavázala budovat interoperabilní koridory s cílem propojit naše železniční tratě s mezinárodními trasami evropského významu.

SŽDC stojí v čele celoevropského Řídicího výboru pro implementaci ETCS (evropské vlakové zabezpečovací zařízení) na koridoru E, tj. na trase Drážďany – Děčín – Praha – Bratislava/Vídeň – Budapešť – Bukurešť – Konstanta. Koordinuje zavádění systémů ERTMS/ETCS v jednotlivých členských státech. Na území České republiky se dokončuje pilotní projekt ETCS L2 (úroveň 2), navazovat bude 1. etapa vybavení české části ETCS Koridoru E v trase Kolín – Břeclav státní hranice Slovensko/Rakousko tímto systémem. Po realizaci pilotního projektu radiového systému GSM-R v úseku Děčín – Kolín byla v roce 2009 dokončena zbývající část celého prvního tranzitního železničního koridoru.

SŽDC prosazuje zásady evropské dopravní politiky, na jejíž tvorbě se také aktivně podílí.

Mezinárodní činnost lze rozdělit na:
- dvoustrannou mezinárodní spolupráci se sousedními státy,
- spolupráci s evropskými institucemi a mezinárodními železničními organizacemi.

DVOUSTRANNÁ MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE SE SOUSEDNÍMI STÁTY

S převzetím dalších činností posílila SŽDC i mezinárodní dvoustranné vztahy.

V roce 2009 byly mezinárodně projednávány a koordinovány například projekty:

1. s německou společností DB Netz
- obnovení železničního přechodu Dolní Poustevna – Sebnitz,
- příprava stavby Cheb státní hranice – Marktredwitz,
- příprava stavby Domažlice – Furth im Wald.

2. s rakouskými železnicemi ÖBB
- elektrizace trati Znojmo – Šatov – Retz,
- elektrizace trati a propojení zabezpečovacího zařízení mezi Českými Velenicemi a Gmündem.

3. se slovenskými železnicemi ŽSR
- příprava komplexní rekonstrukce hraničního mostu přes řeku Moravu,
- optimalizace trati státní hranice SR – Mosty u Jablunkova – Bystřice nad Olší,
- příprava Rekonstrukce Střelenského tunelu.

4. s polskou železnicí PKP
- elektrizace trati Letohrad – Lichkov – státní hranice s Polskem,
- zprovoznění traťového úseku Harrachov – Szklarska Poreba.

SPOLUPRÁCE S EVROPSKÝMI INSTITUCEMI A MEZINÁRODNÍMI ŽELEZNIČNÍMI ORGANIZACEMI

I v roce 2009 se experti SŽDC účastnili společně s Ministerstvem dopravy legislativních projednávání směrnic týkajících se železniční dopravy (poplatky za přístup na železniční dopravní cestu, víceleté smlouvy mezi státem a manažery infrastruktury, regulace přidělování kapacity pro nákladní dopravu atd.). SŽDC je plnoprávným členem a podílí se na činnosti Mezinárodní železniční Unie, Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností a Sdružení evropských manažerů infrastruktury RNE. Společně s ČD, a.s. zastupuje stát v mezinárodní organizaci OSŽD. Odborníci SŽDC spolupracují v oblasti norem s CEN a CENELEC.

SŽDC je řádným členem Mezinárodní železniční unie (UIC), fóra infrastruktura a platformy životního prostředí a odborníci se účastní zejména projektů zabývajících se problematikou infrastruktury, životního prostředí a bezpečnosti (Innotrack, ERIG, GSM-R ENIR, Galileo atd.)

Odborníci ze SŽDC jsou členy pracovních skupin Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností (dále „CER“). CER sdružovalo v roce 2009 přes 70 železničních podniků. CER je v současné době považováno za nejvlivnější sdružení železničních společností, a proto je významné, že generální ředitel SŽDC zastával i v roce 2009 funkci jejího viceprezidenta.

Od 1. ledna 2009 je SŽDC členem Sdružení evropských manažerů infrastruktury (dále „RNE“). Tato asociace sdružuje manažery infrastruktury, provozovatele drah a přídělce kapacity, celkem 35 společností z 24 zemí Evropy. Hlavním cílem RNE je usnadnit přístup dopravcům na dopravní cestu pro mezinárodní dopravu a koordinovat implementaci TAF TSI. Experti SŽDC ve všech pracovních skupinách RNE (Network Statement, Timetable, Marketing and Sales, Legal Matters a Quality and Operations) připravují společné postupy ke sjednocení podmínek přístupu dopravců na železniční síť členských zemí. RNE definovalo 10 koridorů, které tvoří základní síť evropských železnic. Zástupce SŽDC je manažerem koridoru 10 (Hamburk – Praha – Budapešť).

XIV. DALŠÍ VÝVOJ

V souladu s hlavním předmětem činnosti byl v uplynulém období Správou železniční dopravní cesty plnohodnotně zajišťován výkon povinností vlastníka a provozovatele dráhy celostátní a drah regionálních ve smyslu zákona o dráhách.

V roce 2010 bude nadále klíčovou činností SŽDC monitorování rozsahu infrastruktury ve vztahu k poptávce po železniční dopravě. Prostředky na zajišťování údržby a oprav železniční infrastruktury, tj. k zajištění její provozuschopnosti, budou primárně soustřeďovány na tratě s významným přepravním potenciálem pro budoucnost.

Se zajištěním provozuschopnosti železniční dopravní cesty úzce souvisí i její modernizace a rozvoj. Modernizaci tranzitních železničních koridorů, tratí zařazených do evropského železničního systému, zvyšování traťových rychlostí na ostatních vybraných úsecích tratí a v železničních uzlech nebo elektrifikaci chápeme jako prostředky ke zvýšení atraktivity železniční dopravy.

Zaváděním moderních technologií a racionalizačními investicemi budeme nadále sledovat snižování podílu „živé práce" na organizování a řízení železniční dopravy. Sledovaným cílem nebude pouze racionalizace počtu zaměstnanců, ale především zvýšení efektivity těchto činností a snížení rizika chyb způsobených lidským faktorem. Významným efektem uplatnění moderních technických systémů dálkového řízení a ovládání je mimo výše uvedených efektů výrazné zvýšení plynulosti a rovnoměrnosti pohybu vozidel po železniční dopravní cestě, což mimo zvýšení propustnosti s sebou přináší významné úspory spotřeby trakční energie na straně dopravců. Tento efekt může opětně přinášet zvýšení konkurenceschopnosti železničního sektoru.

Náležitou pozornost bude do budoucna nutno věnovat zpřesnění systému, kterým se bude kontrolovat výkon dopravců ve vztahu ke zpoplatnění železniční dopravní cesty.

Splnění podmínek interoperability zařízení železniční dopravní cesty, zejména pak elektromagnetické kompatibility, která zjednoduší vstup zahraničním kolejovým vozidlům na námi provozovanou železniční dopravní cestu, je důležitým faktorem nejen pro splnění podmínek, které na nás klade členství v Evropské unii, ale zejména pro posílení konkurenceschopnosti železniční sítě České republiky v rámci evropského dopravního trhu. Vytvoří podmínky pro posílení dalšího hospodářského rozvoje. V této souvislosti budeme rovněž věnovat pozornost realizaci projektů zavádění systémů GSM-R a ETCS.

SŽDC se bude i nadále aktivně (ve spolupráci s uživateli a objednateli služeb železnice) tvůrčím způsobem podílet na tvorbě koncepcí rozvoje regionů, evropských multimodálních nákladních koridorů, konvenčních i vysokorychlostních sítí osobní dopravy. Zajištění potřebné dopravní obslužnosti vnímáme jako nezbytnou podmínku hospodářského rozvoje státu. SŽDC jako správce železniční infrastruktury je připravena ve své působnosti přispět optimálním využitím svěřeného potenciálu k vytvoření funkčního dopravního systému vyhovujícího potřebám, šetrného k životnímu prostředí a splňujícího požadavky na kvalitní, konkurenceschopnou a bezpečnou dopravu.

V souvislosti s plněním úkolů usnesení vlády č. 848 ze dne 25. července 2007 a č. 1 352 ze dne 4. prosince 2007 spolupracuje SŽDC se zřizovatelem a ostatními partnery na dalších krocích restrukturalizace akciové společnosti České dráhy a státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Jedná se zejména o převedení činností obsluhy dráhy z ČD, a.s. na SŽDC a dokončení převodu zbývajícího majetku (pozemky ve stanicích, na kterých je umístěna železniční dopravní cesta ve vlastnictví státu a telekomunikační zařízení, které je součástí dráhy). Realizací těchto záměrů bude dokončen proces převodu funkce provozovatele dráhy a SŽDC se stane plnohodnotným provozovatelem dráhy.

XV. FINANČNÍ ČÁST 2009

ZPRÁVA NEZÁVISLÉHO AUDITORA

pro vedení Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

Se sídlem: Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, 110 00
Identifikační číslo: 70994234

Zpráva o účetní závěrce

Na základě provedeného auditu jsme dne 22.4.2010 vydali k účetní závěrce, která je součástí této výroční zprávy v kapitole XV, zprávu následujícího znění:
„Ověřili jsme přiloženou účetní závěrku Správy železniční dopravní cesty, státní organizace („SŽDC"), tj. rozvahu k 31. prosinci 2009, výkaz zisku a ztráty, přehled o změnách vlastního kapitálu a přehled o peněžních tocích za rok končící k tomuto datu a přílohu této účetní závěrky, včetně popisu použitých významných účetních metod.

Odpovědnost statutárního orgánu účetní jednotky za účetní závěrku

Za sestavení a věrné zobrazení účetní závěrky v souladu s českými účetními předpisy odpovídá statutární orgán státní organizace. Součástí této odpovědnosti je navrhnout, zavést a zajistit vnitřní kontroly nad sestavováním a věrným zobrazením účetní závěrky tak, aby neobsahovala významné nesprávnosti způsobené podvodem nebo chybou, zvolit a uplatňovat vhodné účetní metody a provádět dané situaci přiměřené účetní odhady.

Odpovědnost auditora

Naší úlohou je vydat na základě provedeného auditu výrok k této účetní závěrce. Audit jsme provedli v souladu se zákonem o auditorech a Mezinárodními auditorskými standardy a souvisejícími aplikačními doložkami Komory auditorů České republiky. V souladu s těmito předpisy jsme povinni dodržovat etické normy a naplánovat a provést audit tak, abychom získali přiměřenou jistotu, že účetní závěrka neobsahuje významné nesprávnosti.
Audit zahrnuje provedení auditorských postupů, jejichž cílem je získat důkazní informace o částkách a skutečnostech uvedených v účetní závěrce. Výběr auditorských postupů závisí na úsudku auditora, včetně posouzení rizik, že účetní závěrka obsahuje významné nesprávnosti způsobené podvodem nebo chybou. Při posuzování těchto rizik auditor přihlédne k vnitřním kontrolám, které jsou relevantní pro sestavení a věrné zobrazení účetní závěrky. Cílem posouzení vnitřních kontrol je navrhnout vhodné auditorské postupy, nikoli vyjádřit se k účinnosti vnitřních kontrol. Audit též zahrnuje posouzení vhodnosti použitých účetních metod, přiměřenosti účetních odhadů provedených vedením i posouzení celkové prezentace účetní závěrky.
Domníváme se, že získané důkazní informace tvoří dostatečný a vhodný základ pro vyjádření našeho výroku.

Výrok auditora

Podle našeho názoru účetní závěrka podává věrný a poctivý obraz finanční pozice Správy železniční dopravní cesty, státní organizace k 31. prosinci 2009 a nákladů, výnosů a výsledku jejího hospodaření a peněžních toků za rok končící k tomuto datu v souladu s českými účetními předpisy.

Zdůraznění skutečností:

Aniž bychom vyjadřovali výhradu, upozorňujeme na následující skutečnosti:
Jak je uvedeno v bodě 7.2. přílohy účetní závěrky, SŽDC poskytuje železniční dopravní cestu dopravcům k užívání ve veřejném zájmu za úředně stanovenou cenu, která je stanovena v souladu se zákonem č. 526/1990 Sb., o cenách. Příjmy z úhrady za používání železniční dopravní cesty nepostačují na pokrytí nákladů na její provoz, údržbu a další rozvoj. Financování činnosti SŽDC je tudíž závislé na dotacích od státu, případně dalších subjektů.
Jak je uvedeno v bodě 7.1. přílohy účetní závěrky, v souladu se zákonem č. 77/2002 Sb. přešla většina závazků Českých drah, státní organizace k 1. lednu 2003 na SŽDC. Jednalo se zejména o dlouhodobé závazky vůči bankám a státu a krátkodobé závazky vůči dodavatelům, finančním úřadům, zdravotním pojišťovnám, správám sociálního

zabezpečení apod. Krátkodobé závazky byly v naprosté většině k 31. prosinci 2009 uhrazeny. Dlouhodobé závazky vůči bankám jsou hrazeny dle splátkových kalendářů Ministerstvem financí a jsou přeúčtovány na dlouhodobé závazky vůči státu. Čisté peněžní příjmy z činnosti SŽDC nepostačují na úhradu těchto dlouhodobých závazků, a proto je řešení jejich úhrady předmětem usnesení Vlády České republiky ze dne 30. listopadu 2005 č. 1553, kterým stanovila postup promíjení závazků SŽDC až do doby jejich umoření. V roce 2009 došlo k prominutí závazků ve výši 6,36 miliard Kč (6,37 miliard Kč v roce 2008) a tato částka byla zaúčtována jako součást ostatních provozních výnosů. Na základě zákona č. 77/2002 Sb. ručí za závazky SŽDC stát.

Jak je uvedeno v bodě 8.1. přílohy účetní závěrky, SŽDC uzavřela na základě výběrového řízení v roce 2008 se společností ČEZ Prodej, s.r.o. smlouvu o dodávce trakční elektrické energie na roky 2009 až 2011. V průběhu roku 2009 se však nepodařilo pouze se společností ČD Cargo uzavřít dohodu o ceně za odebranou energii a v důsledku toho byly pohledávky z titulu dodávky trakční energie tímto dopravcem hrazené v nižší jednotkové ceně než skutečně fakturované. Jak je dále uvedeno v bodě 4.4.1. přílohy účetní závěrky, zaúčtovala SŽDC z tohoto důvodu k předmětným pohledávkám za ČD Cargo k 31. prosinci 2009 opravné položky v celkové výši 286 mil. Kč

Jak je uvedeno v bodě 8.1. přílohy účetní závěrky, v souvislosti s novelizací energetického zákona, která umožnila následný přechod odběratelů – dopravců k jinému dodavateli trakční energie, neodebírá SŽDC od 1. ledna 2010 od ČEZ Prodej, s.r.o. původně předpokládaný objem elektrické energie. Společnost ČEZ Prodej s.r.o. požaduje na SŽDC úhradu hodnoty rozdílu mezi předpokládaným a realizovaným náhradním prodejem. Dle názoru vedení SŽDC není tento nárok v souladu s uzavřenou smlouvou. V současné době dochází v tomto sporu k vyjasňování právních stanovisek obou stran. Konečný výsledek této záležitosti není možné v současné době stanovit a v účetní závěrce nebyla zaúčtována žádná rezerva ani jiný závazek.

Jak je uvedeno v bodě 7.4. přílohy účetní závěrky, životnost a ekonomický přínos významné části existujícího dlouhodobého majetku tvořícího železniční dopravní cestu závisí na dostupnosti finančních prostředků a budoucích rozhodnutích o jeho obnově, modernizaci, racionalizaci, využití a nastavení cen. Z důvodu existujících nejistot v uvedených oblastech nelze konečnou životnost a ekonomický přínos existujícího dlouhodobého majetku určit, a proto nebyly v účetní závěrce z tohoto titulu provedeny žádné úpravy ocenění.“

Zpráva o výroční zprávě

Ověřili jsme též soulad výroční zprávy s výše uvedenou účetní závěrkou. Za správnost výroční zprávy je odpovědný statutární orgán společnosti. Naším úkolem je vydat na základě provedeného ověření výrok o souladu výroční zprávy s účetní závěrkou.

Ověření jsme provedli v souladu s Mezinárodními auditorskými standardy a souvisejícími aplikačními doložkami Komory auditorů České republiky. Tyto standardy vyžadují, aby auditor naplánoval a provedl ověření tak, aby získal přiměřenou jistotu, že informace obsažené ve výroční zprávě, které popisují skutečnosti, jež jsou též předmětem zobrazení v účetní závěrce, jsou ve všech významných ohledech v souladu s příslušnou účetní závěrkou. Jsme přesvědčeni, že provedené ověření poskytuje přiměřený podklad pro vyjádření výroku auditora.

Podle našeho názoru jsou informace uvedené ve výroční zprávě ve všech významných ohledech v souladu s výše uvedenou účetní závěrkou.

V Praze dne 22. dubna 2010

Auditorská společnost:

Deloitte Audit s.r.o.
oprávnění č. 79

Statutární auditor:

Václav Loubek
oprávnění č. 2037

Rozvaha v plném rozsahu

k 31. 12. 2009 (v tisících Kč)

				31. 12. 2009	31. 12. 2008
		Brutto	Korekce	Netto	Netto
	AKTIVA CELKEM	**183 624 966**	**85 524 335**	**98 100 631**	**101 671 417**
B.	**Dlouhodobý majetek**	**175 691 725**	**84 925 435**	**90 766 290**	**92 341 881**
B.I.	**Dlouhodobý nehmotný majetek**	**183 768**	**79 370**	**104 398**	**70 185**
B.I.3.	Software	181 220	78 753	102 467	67 824
B.I.6.	Jiný dlouhodobý nehmotný majetek	2 548	617	1 931	2 361
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek	175 507 957	84 846 065	90 661 892	92 271 696
B.II.1.	Pozemky	6 430 138	42 327	6 387 811	6 293 859
B.II.2.	Stavby	134 099 653	72 508 180	61 591 473	64 222 909
B.II.3.	Samostatné movité věci a soubory movitých věcí	19 726 283	11 341 051	8 385 232	9 112 953
B.II.7.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	6 998 811	180 794	6 818 017	4 668 433
B.II.8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	60 813		60 813	8 846
B.II.9.	Oceňovací rozdíl k nabytému majetku	8 192 259	773 713	7 418 546	7 964 696
C.	**Oběžná aktiva**	**7 930 075**	**598 900**	**7 331 175**	**9 276 191**
C.I.	**Zásoby**	**269 133**	**50**	**269 083**	**235 517**
C.I.1.	Materiál	268 268	50	268 218	234 396
C.I.2.	Nedokončená výroba a polotovary	849		849	1 000
C.I.5.	Zboží	12		12	9
C.I.6.	Poskytnuté zálohy na zásoby	4		4	112
C.II.	**Dlouhodobé pohledávky**	**2 192**		**2 192**	**1 903**
C.II.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	954		954	675
C.II.5.	Dlouhodobé poskytnuté zálohy	1 238		1 238	1 228
C.III.	**Krátkodobé pohledávky**	**6 450 650**	**598 850**	**5 851 800**	**5 782 726**
C.III.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	3 133 743	512 590	2 621 153	2 615 170
C.III.6.	Stát - daňové pohledávky	1 537 236		1 537 236	1 447 860
C.III.7.	Krátkodobé poskytnuté zálohy	122 004		122 004	99 859
C.III.8.	Dohadné účty aktivní	1 505 808	21 104	1 484 704	1 487 207
C.III.9.	Jiné pohledávky	151 859	65 156	86 703	132 630
C.IV.	**Krátkodobý finanční majetek**	**1 208 100**		**1 208 100**	**3 256 045**
C.IV.1.	Peníze	4 147		4 147	4 647
C.IV.2.	Účty v bankách	1 203 953		1 203 953	3 251 398
D. I.	**Časové rozlišení**	**3 166**		**3 166**	**53 345**
D.I.1.	Náklady příštích období	2 686		2 686	2 133
D.I.3.	Příjmy příštích období	480		480	51 212

		31. 12. 2009	31. 12. 2008
	PASIVA CELKEM	**98 100 631**	**101 671 417**
A.	**Vlastní kapitál**	**59 562 282**	**60 960 446**
A.I.	**Základní kapitál**	**52 749 204**	**52 542 494**
A.I.1.	Základní kapitál	52 749 204	52 542 494
A.II.	**Kapitálové fondy**	**779 089**	**655 656**
A.II.2.	Ostatní kapitálové fondy	779 089	655 656
A.III.	**Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku**	**1 072 452**	**944 885**
A.III.1.	Zákonný rezervní fond/Nedělitelný fond	1 038 720	926 418
A.III.2.	Statutární a ostatní fondy	33 732	18 467
A.IV.	**Výsledek hospodaření minulých let**	**6 669 801**	**5 694 390**
A.IV.1.	Nerozdělený zisk minulých let	6 669 801	5 694 390
A.V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+ -)	-1 708 264	1 123 021
B.	**Cizí zdroje**	**38 233 482**	**40 372 762**
B.I.	**Rezervy**	**323 655**	**300 682**
B.I.4.	Ostatní rezervy	323 655	300 682
B.II.	**Dlouhodobé závazky**	**13 797 297**	**16 446 025**
B.II.1.	Závazky z obchodních vztahů	1 239 900	814 823
B.II.6.	Vydané dluhopisy	7 000 000	7 000 000
B.II.9.	Jiné závazky	2 154 707	6 638 778
B.II.10.	Odložený daňový závazek	3 402 690	1 992 424
B.III.	**Krátkodobé závazky**	**9 187 215**	**7 626 545**
B.III.1.	Závazky z obchodních vztahů	6 056 274	4 486 580
B.III.5.	Závazky k zaměstnancům	256 469	254 357
B.III.6.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	122 769	132 296
B.III.7.	Stát - daňové závazky a dotace	2 027 341	1 913 257
B.III.8.	Krátkodobé přijaté zálohy	90 771	65 399
B.III.10.	Dohadné účty pasivní	559 989	697 377
B.III.11.	Jiné závazky	73 602	77 279
B.IV.	**Bankovní úvěry a výpomoci**	**14 925 315**	**15 999 510**
B.IV.1.	Bankovní úvěry dlouhodobé	14 246 947	15 999 510
B.IV.2.	Krátkodobé bankovní úvěry	678 368	
C. I.	**Časové rozlišení**	**304 867**	**338 209**
C.I.1.	Výdaje příštích období	268 027	267 373
C.I.2.	Výnosy příštích období	36 840	70 836

Výkaz zisku a ztráty v druhovém členění

za období končící k 31. 12. 2009 (v tisících Kč)

		Období do 31. 12. 2009	Období do 31. 12. 2008
I.	Tržby za prodej zboží	105	4
A.	Náklady vynaložené na prodané zboží	99	4
+	**Obchodní marže**	**6**	
II.	Výkony	9 024 395	10 179 171
II.1.	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	8 691 779	9 888 543
II.2.	Změna stavu zásob vlastní činnosti	-151	-2 601
II.3.	Aktivace	332 767	293 229
B.	Výkonová spotřeba	15 914 777	15 987 828
B.1.	Spotřeba materiálu a energie	4 293 635	3 621 592
B.2.	Služby	11 621 142	12 366 236
+	**Přidaná hodnota**	**-6 890 376**	**-5 808 657**
C.	Osobní náklady	4 706 583	2 498 832
C.1.	Mzdové náklady	3 377 908	1 775 824
C.2.	Odměny členům orgánů společnosti a družstva	1 170	4
C.3.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	1 096 174	610 946
C.4.	Sociální náklady	231 331	112 058
D.	Daně a poplatky	40 441	27 089
E.	Odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	4 617 833	4 182 257
III.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu	206 441	317 703
III.1.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	67 274	46 611
III.2.	Tržby z prodeje materiálu	139 167	271 092
F.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku a materiálu	155 483	290 508
F.1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	18 462	21 874
F.2.	Prodaný materiál	137 021	268 634
G.	Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti a komplexních nákladů příštích období	348 520	33 973
IV.	Ostatní provozní výnosy	17 029 172	15 566 165
H.	Ostatní provozní náklady	82 059	90 686
*	**Provozní výsledek hospodaření**	**394 318**	**2 951 866**
VIII.	Výnosy z krátkodobého finančního majetku	937	24 477
X.	Výnosové úroky	36 996	124 208
N.	Nákladové úroky	1 016 152	1 165 408
XI.	Ostatní finanční výnosy	364 969	46 509
O.	Ostatní finanční náklady	79 067	465 324
*	**Finanční výsledek hospodaření**	**-692 317**	**-1 435 538**
Q.	Daň z příjmů za běžnou činnost	1 410 265	393 307
Q 2.	- odložená	1 410 265	393 307
**	**Výsledek hospodaření za běžnou činnost**	**-1 708 264**	**1 123 021**
***	**Výsledek hospodaření za účetní období (+/-)**	**-1 708 264**	**1 123 021**
****	**Výsledek hospodaření před zdaněním**	**-297 999**	**1 516 328**

Přehled o změnách vlastního kapitálu

k datu 31. 12. 2009 (v tisících Kč)

	Základní kapitál	Kapitálové fondy	Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku	Nerozdělený zisk minulých let	Neuhrazená ztráta minulých let	Výsledek hospodaření běžného účetního období	VLASTNÍ KAPITÁL CELKEM
Stav k 31. 12. 2007	**40 658 261**	**622 372**	**796 288**	**4 476 523**		**1 358 893**	**47 912 337**
Přijatý dar		8 400					8 400
Inventarizační nálezy majetku		24 884					24 884
Rozdělení výsledku hospodaření			141 026	1 217 867		-1 358 893	
Bezúplatné převody majetku a ostatní pohyby základního kapitálu	254 509						254 509
Privatizace	-222 377						-222 377
Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb			-23 775				-23 775
Dotace do fondu kulturních a sociálních potřeb			31 346				31 346
Změna základního kapitálu - Dotace na koupi části podniku	11 852 101						11 852 101
Výsledek hospodaření za běžné období						1 123 021	1 123 021
Stav k 31. 12. 2008	**52 542 494**	**655 656**	**944 885**	**5 694 390**		**1 123 021**	**60 960 446**
Přijatý dar		18 885					18 885
Inventarizační nálezy majetku		104 548					104 548
Rozdělení výsledku hospodaření			147 610	975 411		-1 123 021	
Bezúplatné převody majetku a ostatní pohyby základního kapitálu	218 251						218 251
Privatizace	-11 541						-11 541
Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb			-53 734				-53 734
Dotace do fondu kulturních a sociálních potřeb			33 691				33 691
Výsledek hospodaření za běžné období						-1 708 264	-1 708 264
Stav k 31. 12. 2009	**52 749 204**	**779 089**	**1 072 452**	**6 669 801**		**-1 708 264**	**59 562 282**

Přehled o peněžních tocích (cash flow)

období končící k 31. 12. 2009 (v tisících Kč)

		Období do 31. 12. 2009	Období do 31. 12. 2008
P.	**Počáteční stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů**	**3 256 046**	**3 216 710**
	Peněžní toky z hlavní výdělečné činnosti (provozní činnost)		
Z.	Výsledek hospodaření za běžnou činnost před zdaněním	-297 999	1 516 328
A.1.	Úpravy o nepeněžní operace	-458 170	-809 590
A.1.1.	Odpisy stálých aktiv	4 617 833	4 182 257
A.1.2.	Změna stavu opravných položek a rezerv	348 520	33 973
A.1.3.	Zisk (ztráta) z prodeje stálých aktiv	-53 128	-766 358
A.1.5.	Nákladové a výnosové úroky	978 219	1 016 723
A.1.6.	Opravy o ostatní nepeněžní operace	-6 349 614	-5 276 185
A.*	**Čistý provozní peněžní tok před změnami pracovního kapitálu**	**-756 169**	**706 738**
A.2.	Změna stavu pracovního kapitálu	1 114 555	-1 957 011
A.2.1.	Změna stavu pohledávek a časového rozlišení aktiv	-363 803	-1 132 160
A.2.2.	Změna stavu závazků a časového rozlišení pasív	1 511 924	-617 621
A.2.3.	Změna stavu zásob	-33 566	-207 230
A.**	**Čistý provozní peněžní tok před zdaněním a mimořádnými položkami**	**358 386**	**-1 250 273**
A.3.	Vyplacené úroky	36 317	-23 860
A.4.	Přijaté úroky	37 933	148 685
A.***	**Čistý peněžní tok z provozní činnosti**	**432 636**	**-1 125 448**
	Peněžní toky z investiční činnosti		
B.1.	Výdaje spojené s nabytím stálých aktiv	-2 718 949	-11 602 944
B.2.	Příjmy z prodeje stálých aktiv	71 590	788 232
B.***	**Čistý peněžní tok z investiční činnosti**	**-2 647 359**	**-10 814 712**
	Peněžní toky z finančních činností		
C.1.	Změna stavu závazků z financování	166 777	127 394
C.2.	Dopady změn vlastního kapitálu		11 852 102
C.2.1.	Peněžní zvýšení základního kapitálu		11 852 102
C.***	**Čistý peněžní tok z finanční činnosti**	**166 777**	**11 979 496**
F.	**Čistá změna peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů**	**-2 047 946**	**39 336**
R.	**Konečný stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů**	**1 208 100**	**3 256 046**

Příloha účetní závěrky za rok 2009

OBSAH

1. OBECNÉ INFORMACE / 42
1.1. OBECNÉ INFORMACE / 42
1.2. PŘEDMĚT ČINNOSTI / 42
1.3. KOUPĚ ČÁSTI PODNIKU / 43
1.4. ORGANIZAČNÍ STRUKTURA A ORGÁNY SŽDC / 43
2. ÚČETNÍ METODY A OBECNÉ ÚČETNÍ ZÁSADY / 46
3. PŘEHLED VÝZNAMNÝCH ÚČETNÍCH PRAVIDEL A POSTUPŮ / 46
3.1. DLOUHODOBÝ HMOTNÝ A NEHMOTNÝ MAJETEK / 46
3.2. ZÁSOBY / 47
3.3. POHLEDÁVKY / 47
3.4. ZÁVAZKY / 47
3.5. ÚVĚRY A DLOUHODOBÉ ZÁVAZKY / 47
3.6. VLASTNÍ KAPITÁL / 48
3.7. REZERVY / 48
3.8. TRANSAKCE V CIZÍCH MĚNÁCH / 48
3.9. DANĚ Z PŘÍJMŮ / 49
3.10. FINANČNÍ DERIVÁTY / 49
3.11. DOTACE / 50
3.12. VÝNOSY / 50
3.13. POUŽITÍ ODHADŮ / 50
3.14. MIMOŘÁDNÉ NÁKLADY A MIMOŘÁDNÉ VÝNOSY / 50
3.15. ZMĚNY V ÚČETNÍCH METODÁCH / 50
3.16. PŘEHLED O PENĚŽNÍCH TOCÍCH / 50
3.17. ODDLUŽENÍ / 51
3.18. PRIVATIZACE / 51
3.19. PRODEJ MAJETKU / 52
4. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE K ROZVAZE A VÝKAZU ZISKU A ZTRÁTY / 52
4.1. DLOUHODOBÝ NEHMOTNÝ MAJETEK / 52
4.2. DLOUHODOBÝ HMOTNÝ MAJETEK / 53
4.2.1. Přehled pohybů majetku / 53
4.2.2. Investiční dotace / 54
4.2.3. Majetek neuvedený v rozvaze / 55
4.2.4. Majetek daný do zástavy / 55
4.2.5. Majetek ve finančním pronájmu / 55
4.3. ZÁSOBY / 55
4.4. KRÁTKODOBÉ POHLEDÁVKY / 56
4.4.1. Pohledávky z obchodních vztahů / 56
4.4.2. Daňové pohledávky / 56
4.4.3. Jiné pohledávky / 57
4.5. DOHADNÉ ÚČTY AKTIVNÍ / 57
4.6. DERIVÁTOVÉ FINANČNÍ NÁSTROJE / 58
4.7. FINANČNÍ MAJETEK / 58

4.8. NÁKLADY PŘÍŠTÍCH OBDOBÍ / 58
4.9. VLASTNÍ KAPITÁL / 58
4.10. REZERVY / 59
4.11. DLOUHODOBÉ ZÁVAZKY / 59
4.11.1. Emitované dluhopisy / 59
4.11.2. Dlouhodobé závazky z obchodních vztahů / 60
4.11.3. Jiné dlouhodobé závazky / 60
4.12. KRÁTKODOBÉ ZÁVAZKY / 60
4.12.1. Závazky z obchodních vztahů / 60
4.12.2. Závazky z titulu sociálního zabezpečení / 61
4.12.3. Daňové závazky a dotace / 61
4.12.4. Krátkodobé přijaté zálohy / 61
4.12.5. Dohadné účty pasivní / 61
4.13. BANKOVNÍ ÚVĚRY / 62
4.13.1. Bankovní úvěry dlouhodobé / 62
4.13.2. Přehled splatnosti úvěrů / 62
4.13.3. Krátkodobé finanční úvěry / 63
4.14. ODLOŽENÁ DAŇ / 63
4.15. ČASOVÉ ROZLIŠENÍ PASIV / 63
4.16. TRŽBY ZA PRODEJ VLASTNÍCH VÝROBKŮ A SLUŽEB / 64
4.17. SLUŽBY / 64
4.18. OSOBNÍ NÁKLADY / 65
4.19. ZMĚNA STAVU REZERV A OPRAVNÝCH POLOŽEK V PROVOZNÍ OBLASTI / 65
4.20. OSTATNÍ PROVOZNÍ VÝNOSY / 65
4.21. OSTATNÍ PROVOZNÍ NÁKLADY / 66
4.22. VÝNOSOVÉ ÚROKY / 66
4.23. OSTATNÍ FINANČNÍ VÝNOSY / 66
4.24. OSTATNÍ FINANČNÍ NÁKLADY / 66
5. ZAMĚSTNANCI, VEDENÍ SPOLEČNOSTI A STATUTÁRNÍ ORGÁNY / 67
5.1. OSOBNÍ NÁKLADY A POČET ZAMĚSTNANCŮ / 67
5.2. POSKYTNUTÉ PŮJČKY, ÚVĚRY ČI OSTATNÍ PLNĚNÍ / 67
6. PODMÍNĚNÉ A DALŠÍ NEUVEDENÉ ZÁVAZKY V ÚČETNICTVÍ / 67
6.1. ZÁVAZKY NEZAHRNUTÉ V ROZVAZE / 67
6.2. BUDOUCÍ ZÁVAZKY Z KORIDOROVÉ VÝSTAVBY / 68
7. DALŠÍ INFORMACE / 69
7.1. VZNIK ORGANIZACE / 69
7.2. VÝZNAMNÉ FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ ČINNOST SŽDC / 69
7.3. VZTAHY S ČD, A.S. A ČD CARGO, A.S. / 70
7.4. EKONOMICKÝ PŘÍNOS DLOUHODOBÉHO MAJETKU / 71
7.5. PRIVATIZACE / 71
7.6. PRODEJ MAJETKU / 72
7.6.1. Prodej zbytného majetku / 72
7.6.2. Prodej bytových domů / 72
8. UDÁLOSTI PO DATU ÚČETNÍ ZÁVĚRKY / 72
8.1. ODBĚR TRAKČNÍ ELEKTRICKÉ ENERGIE / 72

1. OBECNÉ INFORMACE

1.1. Obecné informace

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace („SŽDC“) vznikla na základě zákona č. 77/2002 Sb. („zákon o transformaci“) ke dni 1. 1. 2003 jako jeden ze dvou právních nástupců Českých drah, státní organizace („ČD, s.o.“).

Ke dni 1. 1. 2003 byla SŽDC zapsána do obchodního rejstříku Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384.

Sídlem SŽDC je Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00.

Účetním obdobím je kalendářní rok.

Účetní závěrka SŽDC je sestavována ke dni 31. 12. 2009.

1.2. Předmět činnosti

Hlavním předmětem činnosti SŽDC je dle zákona o transformaci provozování železniční dopravní cesty a zajišťování její provozuschopnosti, modernizace a rozvoje. Provozování železniční dopravní cesty po celý rok 2009 bylo zajišťováno SŽDC vlastními kapacitami. Pouze obsluha dráhy, tj. řízení provozu ve stanicích a na tratích, byla pro SŽDC zajištěna smluvně operátorem obsluhy dráhy, kterým jsou České dráhy, a.s. Vzniklé náklady byly fakturovány SŽDC.

SŽDC poskytuje železniční dopravní cestu k užívání dopravcům. Výnosy z tohoto užívání jsou realizovány z převážné části od hlavních uživatelů, tj. ČD, a.s. a ČD Cargo, a.s., jak je uvedeno v bodě 7.4. Další významné výnosy SŽDC tvoří dotace, jak je uvedeno v bodě 3.11.

Dalším předmětem činnosti je hospodaření s majetkem a závazky vymezenými v § 20 a § 38a zákona o transformaci. Kromě majetku železniční dopravní cesty se jedná zejména o převzaté pohledávky a závazky včetně úvěrů ČD, s.o. a majetek uvedený v příloze zákona, se kterým do 30. 6. 2004 hospodařilo Ministerstvo dopravy České republiky.

Dne 30. 5. 2007 byla Energetickým regulačním úřadem v Jihlavě, po splnění všech podmínek vycházejících ze zákona č. 458/2000 Sb., energetický zákon, v platném znění, udělena SŽDC licence na distribuci elektřiny. Zahájení výkonu této činnosti SŽDC nastalo dne 1. 7. 2007. Dne 3. 12. 2007 byla SŽDC udělena i licence na obchod s elektrickou energií. Činnost byla zahájena dne 1. 1. 2008.

Dnem 1. 7. 2008 byla na základě novely zákona o transformaci převedena na SŽDC funkce provozovatele celostátní železniční dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu, včetně výkonu některých činností, které jsou obsahem provozování dráhy.

1.3. Koupě části podniku

Dne 1. 7. 2008 nabyla SŽDC na základě Smlouvy o prodeji části podniku část podniku ČD, a.s. sestávající z 18 organizačních jednotek a některých odborů působících na generálním ředitelství ČD, a.s. v oblasti provozování dráhy včetně jejich personální, majetkové a technické základny. Tím SŽDC převzala dlouhodobý majetek (pozemky, budovy, stavby, movitý majetek a další), zásoby, krátkodobý finanční majetek, pohledávky, časové rozlišení a závazky za celkovou kupní cenu ve výši 11 852 101 tis. Kč.

1.4. Organizační struktura a orgány SŽDC

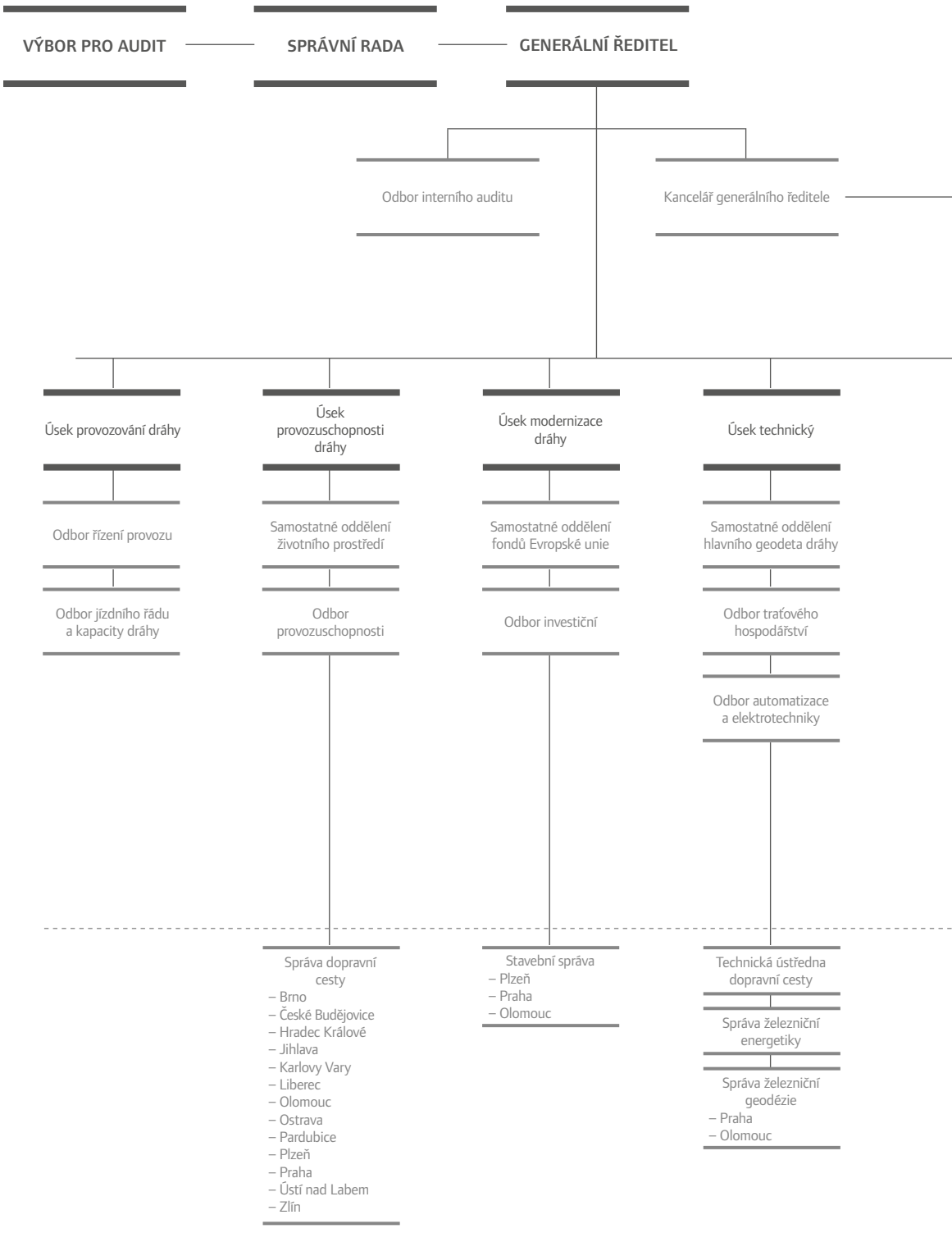
SŽDC je samostatnou státní organizací, není součástí žádného koncernu a nepodílí se na základním kapitálu žádné účetní jednotky.

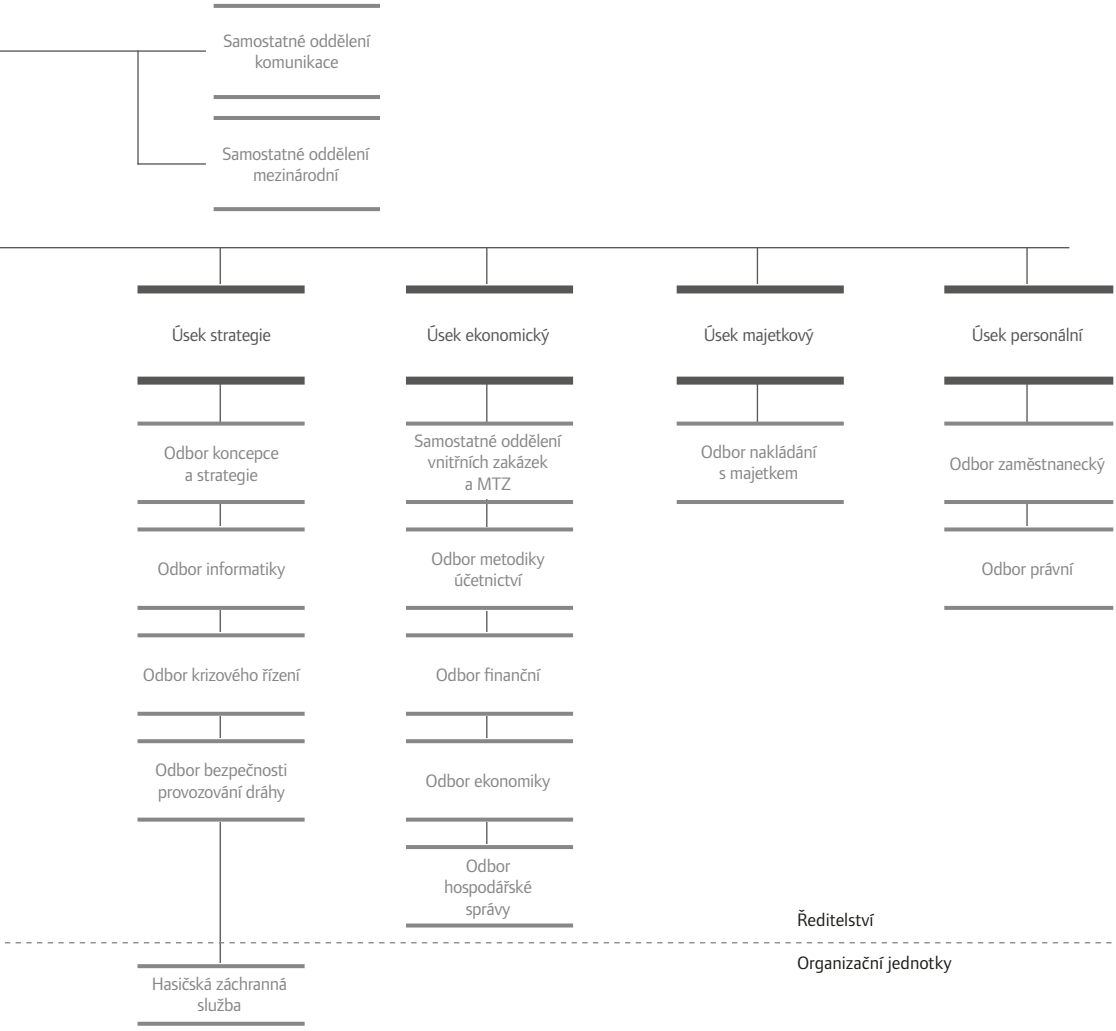
Orgány SŽDC jsou správní rada, generální ředitel a výbor pro audit. Generální ředitel, Ing. Jan Komárek, je statutárním orgánem SŽDC, který řídí její činnost a jedná jejím jménem. Jako statutární zástupce generálního ředitele v době jeho nepřítomnosti byl do obchodního rejstříku zapsán Ing. Bohuslav Navrátil.

Ke dni 31. 12. 2009 byli členy správní rady:

Jméno	Funkce	Datum
Ing. Adolf Jílek	Předseda	od 2. 12. 2008
Mgr. Ivan Adamec	Člen	od 8. 3. 2007
Vlastimil Aubrecht	Člen	od 8. 3. 2007
Ing. František Sivera	Člen	od 8. 3. 2007
Václav Janout	Člen	od 1. 12. 2008
Roman Jurečko	Člen	od 1. 12. 2008
Josef Smýkal	Člen	od 1. 12. 2008

Organizační strukturu SŽDC k 31. 12. 2009 zobrazuje následující schéma




Samostatné oddělení komunikace
Samostatné oddělení mezinárodní
Úsek strategie
Úsek ekonomický
Úsek majetkový
Úsek personální
Odbor koncepce a strategie
Odbor informatiky
Odbor krizového řízení
Odbor bezpečnosti provozování dráhy
Hasičská záchranná služba
Samostatné oddělení vnitřních zakázek a MTZ
Odbor metodiky účetnictví
Odbor finanční
Odbor ekonomiky
Odbor hospodářské správy
Odbor nakládání s majetkem
Odbor zaměstnanecký
Odbor právní
Ředitelství
Organizační jednotky

2. ÚČETNÍ METODY A OBECNÉ ÚČETNÍ ZÁSADY

Účetnictví SŽDC je vedeno a účetní závěrka byla sestavena v souladu se zákonem č. 563/1991 Sb., o účetnictví, v platném znění, vyhláškou č. 500/2002 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, pro účetní jednotky, které jsou podnikateli účtujícími v soustavě podvojného účetnictví, v platném znění a Českými účetními standardy pro podnikatele v platném znění.

Účetnictví respektuje obecné účetní zásady, především zásadu o oceňování majetku historickými cenami s výjimkou některých oblastí (viz bod 3.1.), zásadu účtování ve věcné a časové souvislosti, zásadu opatrnosti a předpoklad o schopnosti účetní jednotky pokračovat ve svých aktivitách.

Údaje v této příloze účetní závěrky jsou vyjádřeny v tisících korunách českých (tis. Kč), není-li uvedeno jinak.

3. PŘEHLED VÝZNAMNÝCH ÚČETNÍCH PRAVIDEL A POSTUPŮ

3.1. Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek
SŽDC hospodaří s majetkem státu ve smyslu zákona o transformaci.

Dlouhodobým majetkem se rozumí majetek, jehož doba použitelnosti je delší než jeden rok a jehož ocenění u samostatných movitých věcí a souborů je v jednotlivém případě vyšší než 40 000 Kč u dlouhodobého hmotného majetku a 60 000 Kč u dlouhodobého nehmotného majetku.

Dlouhodobý majetek je oceněn v pořizovacích cenách.

Pozemky nabyté do roku 1992 jsou oceněny dle vyhlášky ministerstva financí cenou obecně platnou v době nabytí majetku. Pozemky nabyté po roce 1992 jsou oceněny v pořizovacích cenách.

Ostatní dlouhodobý hmotný majetek je oceněn v pořizovacích cenách. Součástí pořizovací ceny jsou úroky z úvěrů poskytnutých pro financování pořízení majetku do doby jeho zařazení do užívání, včetně ostatních nákladů spojených s jeho pořízením.

Hmotný a nehmotný majetek pořízený vlastní činností je oceněn vlastními náklady zahrnujícími přímé náklady a podíl výrobní, případně správní režie.

Samostatné movité věci s pořizovací cenou do 40 000 Kč a nehmotný majetek s pořizovací cenou do 60 000 Kč je v okamžiku pořízení účtován do nákladů a dále sledován v operativní evidenci. Výjimku z tohoto pravidla tvoří dopravní prostředky označené registrační značkou a dle individuálního posouzení i významné majetky, u kterých SŽDC není prvním uživatelem a které mají významnou původní pořizovací hodnotu (např. majetky pořízené v rámci koupě části podniku).

Technické zhodnocení, pokud převýšilo u jednotlivého majetku v úhrnu za účetní období částku 40 000 Kč, zvyšuje pořizovací cenu dlouhodobého majetku.

Majetek zjištěný při inventarizaci, který nebyl dříve zahrnut v účetnictví, a případné přijaté dary jsou oceněny reprodukční pořizovací cenou.

Pořizovací cena majetku tvořícího železniční dopravní cestu pořízeného po 1. 1. 2002 z dotací je snížena o částku těchto dotací. Tento majetek je evidován v podrozvahové evidenci.

Většina dlouhodobého hmotného majetku SŽDC tvoří železniční dopravní cestu, která nebyla v letech 2003 a 2004 na základě § 26 zákona o transformaci účetně odpisována. Částka nezaúčtovaných odpisů by za oba roky činila cca 7,6 mld. Kč. Od 1. 1. 2005 začala SŽDC v souladu s novelou zákona o transformaci tento majetek odpisovat.

K datu účetní závěrky jsou k dlouhodobému majetku tvořeny opravné položky na základě individuálního posouzení reálného stavu jednotlivých položek nebo skupin majetku v rámci prováděné inventarizace.

Majetek pořízený koupí části podniku k 1. 7. 2008 byl oceněn soudem určeným znalcem a zařazen do evidence majetku SŽDC v účetních zůstatkových hodnotách prodávající organizace ke dni nabytí části podniku. Rozdíl mezi celkovou účetní hodnotou aktiv a kupní cenou představuje oceňovací rozdíl k nabytému majetku, který je dle vyhlášky 500/2002 Sb. odpisován do nákladů rovnoměrně po dobu 180 měsíců.

3.2. Zásoby
Převážnou část zásob u SŽDC tvoří zásoby týkající se železničního svršku, a to jak nového, uloženého především ve střediscích svrškového materiálu, tak i vyzískaného z investiční činnosti nebo údržby. Ostatní zásoby jsou elektromateriály, zabezpečovací zařízení, betonové pražce a prefabrikáty, osobní ochranné pracovní prostředky a ostatní provozní materiál.

Drobný hmotný majetek včetně výpočetní techniky je evidován v operativní evidenci. v pořizovacích cenách, ve kterých byl vydán do spotřeby.

Nakoupené zásoby jsou oceňovány pořizovací cenou.

Vyzískávaný materiál je oceňován reprodukční pořizovací cenou.

3.3. Pohledávky
Pohledávky jsou účtovány při vzniku ve jmenovité hodnotě. Pohledávky nabyté postoupením jsou oceňovány pořizovací cenou.

Pohledávky splatné do 1 roku od data účetní závěrky jsou vykázány jako krátkodobé. Ostatní pohledávky jsou vykázány jako dlouhodobé.

K datu účetní závěrky byly vytvořeny v souladu se Zákonem č. 593 Sb., o rezervách daňové opravné položky. Účetní opravné položky byly vytvořeny k pohledávkám po splatnosti:
– do celkové výše 100 % pohledávek převzatých z ČD, s.o.,
– do celkové výše 100 % ostatních pohledávek se splatností do 30. 6. 2009, vyjma části pohledávek za náhrady škod za ČD Cargo a.s. (viz bod 4.10),
– do celkové výše 100 % pohledávek za nedoplatky trakční elektrické energie se splatností po 1. 7. 2009.

3.4. Závazky
Závazky jsou účtovány při vzniku ve jmenovité hodnotě.

Závazky splatné do 1 roku od data účetní závěrky jsou vykázány jako krátkodobé. Ostatní závazky jsou vykázány jako dlouhodobé.

3.5. Úvěry a dlouhodobé závazky
Úvěry a dlouhodobé závazky jsou účtovány ve jmenovité hodnotě.

Za krátkodobý úvěr a závazek se považuje i část dlouhodobých úvěrů a závazků, která je splatná do jednoho roku od data účetní závěrky, s výjimkou uvedenou v bodě 4.13.2.

Náklady související s poskytnutím úvěrů týkajících se pořízení a výstavby dlouhodobého majetku a vzniklé do doby jeho zařazení do užívání jsou kapitalizovány jako součást pořizovací ceny takového majetku.

3.6. Vlastní kapitál
Základní kapitál k 1. 1. 2003 byl roven účetní hodnotě majetku sníženého o závazky převzaté k datu vzniku SŽDC, jak je uvedeno v bodě 7.1. Proti účtu základního kapitálu byl zaúčtován k datu 1. 7. 2004 převod majetku z Ministerstva dopravy na SŽDC dle přílohy zákona o transformaci. Dále byla proti účtu základního kapitálu zaúčtována hodnota kupované části podniku od ČD, a.s. k 1. 7. 2008.

Změny základního kapitálu jsou účtovány v případech převodu pozemků na Pozemkový fond České republiky, při zajišťování souladu evidence s údaji v Katastru nemovitostí (viz bod 4.9.), v případech bezúplatných převodů majetku, privatizace (viz bod 3.18), při opravách účetních chyb v evidenci pozemků nově vzniklých rozdělením geometrickým plánem na začátku a konci železničních stanic v rámci transformace ČD, s.o. na základě zákona o transformaci, nebo dalším zpřesněním rozsahu a hodnoty majetku a závazků převzatých SŽDC k 1. lednu 2003.

SŽDC vytváří zákonný rezervní fond při dosažení zisku.

SŽDC vytváří fond kulturních a sociálních potřeb („FKSP“) v souladu s vyhláškou č. 310/1995 Sb., o fondu kulturních a sociálních potřeb ve znění pozdějších předpisů. V roce 2009 byl FKSP čerpán dle schválených zásad.

3.7. Rezervy
SŽDC tvoří rezervy na soudní spory, na plnění za odškodnění pracovních úrazů a nemocí z povolání, na příplatky k důchodům bývalým zaměstnancům ČD, s.o. a na náhrady škod.

Rezerva na soudní spory je tvořena na základě odborného právního odhadu ztrát ze soudních sporů dle podrobné inventarizace stavu jednotlivých sporů.

Rezerva na plnění z titulu odškodňování pracovních úrazů a nemocí z povolání a rezerva na příplatky k důchodům bývalých zaměstnanců ČD, s.o. je tvořena na základě statistického vyhodnocení dostupných historických údajů ve výši současné hodnoty očekávaných budoucích plateb z titulu nároků vzniklých do data účetní závěrky a byla přehodnocena k datu účetní závěrky.

Rezerva na náklady z titulu náhrad škod je vytvořena na základě právního stanoviska k účtovaným náhradám škod.

3.8. Transakce v cizích měnách
Pro účtování položek v cizích měnách je používán pevný kurz ČNB platný k prvnímu pracovnímu dni měsíce, úhrada je oceněna kurzem banky, která ji realizovala.

K datu sestavení rozvahy jsou položky majetku a závazků vyjádřené v cizích měnách přepočteny na české koruny podle kurzu České národní banky platného k tomuto dni.

Zjištěné kurzové rozdíly jsou proúčtovány ve prospěch ostatních finančních výnosů nebo na vrub ostatních finančních nákladů běžného období.

SŽDC nepoužívá žádné finanční nástroje k zajištění kurzových rizik.

3.9. Daně z příjmů

Splatná daň za účetní období vychází z daňového základu. Daňový základ se odlišuje od zisku vykázaného ve výkazu zisku a ztráty, neboť nezahrnuje položky výnosů nebo nákladů, které jsou zdanitelné nebo uznatelné v jiných obdobích. Dále nezahrnuje položky, které nepodléhají dani, ani nejsou daňově odpočitatelné. Závazek SŽDC z titulu splatné daně je vypočítán pomocí daňové sazby platné k datu účetní závěrky.

Výpočet odložené daně je založen na závazkové metodě vycházející z rozvahového přístupu. Závazkovou metodou se rozumí postup, kdy při výpočtu je použita sazba daně z příjmů platná v budoucím období, ve kterém bude daňový závazek nebo pohledávka uplatněna. Rozvahový přístup znamená, že závazková metoda vychází z přechodných rozdílů, jimiž jsou rozdíly mezi daňovou základnou aktiv, popřípadě pasiv a výší aktiv, popřípadě pasiv uvedených v rozvaze. Daňovou základnou aktiv, popřípadě pasiv je hodnota těchto aktiv, popřípadě pasiv uplatnitelná v budoucnosti pro daňové účely.

Odložená daň je vykázána ve výkazu zisku a ztráty s výjimkou případů, kdy se vztahuje k položkám účtovaným přímo do vlastního kapitálu a je také zahrnuta do vlastního kapitálu. Odložené daňové pohledávky a závazky jsou vzájemně započítány a v rozvaze vykázány v celkové netto hodnotě.

3.10. Finanční deriváty

Finanční deriváty se člení na deriváty k obchodování a deriváty zajišťovací. Za zajišťovací deriváty jsou považovány deriváty, u nichž jsou splněny následující podmínky:

– na počátku zajištění bylo rozhodnuto o zajišťovaných položkách, nástrojích použitých k zajištění, rizicích, která jsou předmětem zajištění a o způsobu výpočtu a doložení efektivnosti zajištění; zajišťovací vztah je formálně zdokumentován,
– zajištění je vysoce účinné (tj. v rozmezí od 80 % do 125 %),
– efektivita zajištění je spolehlivě měřitelná a je průběžně posuzována.

Deriváty, které výše uvedené podmínky pro zajišťovací deriváty nesplňují, jsou klasifikovány jako deriváty k obchodování.

K datu účetní závěrky jsou deriváty k obchodování oceněny v reálné hodnotě. Jako reálná hodnota je použito ocenění kvalifikovaným odhadem banky – účastníka finančního trhu.

Reálná hodnota finančních derivátů se stanovuje jako současná hodnota očekávaných peněžních toků plynoucích z těchto transakcí. Pro stanovení současné hodnoty se používají obvyklé na trhu akceptované modely. Do těchto oceňovacích modelů jsou pak dosazeny parametry zjištěné na aktivním trhu jako devizové kursy, výnosové křivky, volatility příslušných finančních nástrojů atd. Všechny finanční deriváty jsou vykazovány v případě kladné reálné hodnoty jako aktiva a v případě záporné reálné hodnoty jako pasiva.

Změna v reálné hodnotě u derivátů k obchodování je účtována jako náklad, příp. výnos z derivátových operací.

SŽDC využívá deriváty v souladu se strategií řízení rizik jako zajišťovací nástroje. Tyto deriváty však k datu účetní závěrky nesplňují požadavky českých účetních předpisů pro zajišťovací účetnictví, a proto o nich SŽDC účtuje jako o derivátech určených k obchodování.

3.11. Dotace
Dotace jsou poskytovány SŽDC v souladu s předpisy platnými v České republice.

Neinvestiční dotace představují především dotace od Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) a ze státního rozpočtu ČR. Tyto dotace jsou poskytovány zejména na úhradu nákladů spojených se zabezpečením provozuschopnosti železniční dopravní cesty. Neinvestiční dotace jsou účtovány do ostatních provozních výnosů.

Investiční dotace představují dotace na částečné pokrytí výdajů spojených s rekonstrukcí a modernizací infrastruktury. Tyto dotace zahrnují zdroje vztahující se k jednotlivým projektům modernizace infrastruktury, které schvaluje vláda a zdroje týkající se vývojové fáze konkrétních projektů. Jedná se o prostředky ze SFDI, ze zdrojů EU a ze státního rozpočtu. Investiční dotace jsou účtovány jako snížení pořizovací ceny dlouhodobého majetku v okamžiku přijetí dotace.

Část investičních dotací přijatých od SFDI představuje tzv. předfinancování, kde se předpokládá, že tato dotace bude následně nahrazena dotací ze zdrojů EU. Následně přijaté finanční prostředky ze zdrojů EU jsou vraceny zpět SFDI. Z tohoto důvodu je částka dotací přijatá od SFDI jako předfinancování vykázána jako součást závazků vůči státu. O částku představující očekávanou dotaci z fondů EU je snížena pořizovací cena majetku a navýšena dohadná položka aktivní.

3.12. Výnosy
Výnosy jsou účtovány do období, se kterým souvisejí, s výjimkou případů, kdy příslušnou částku časově rozlišených výnosů nelze s dostatečnou jistotou odhadnout, nebo případů, kdy účtování časově rozlišených výnosů není českými účetními předpisy vyžadováno.

Největší část výnosů vedle neinvestičních dotací SŽDC tvoří tržby za užívání železniční dopravní cesty. Další významnou položkou jsou výnosy za distribuci a obchod s elektrickou energií, které SŽDC provozuje od 1. 1. 2008 na základě licence udělené SŽDC Energetickým úřadem.

3.13. Použití odhadů
Sestavení účetní závěrky vyžaduje, aby vedení organizace používalo odhady a předpoklady, jež mají vliv na vykazované hodnoty majetku a závazků k datu účetní závěrky a na vykazovanou výši výnosů a nákladů za sledované období. Vedení SŽDC je přesvědčeno, že použité odhady a předpoklady se nebudou významným způsobem lišit od skutečných hodnot v následných účetních obdobích.

3.14. Mimořádné náklady a mimořádné výnosy
V SŽDC nevznikl v roce 2009 žádný výnos ani náklad z operací zcela mimořádných vzhledem k běžné činnosti SŽDC ani žádné významné opravy minulých účetních období.

3.15. Změny v účetních metodách
V roce 2009 nedošlo ke změnám účetních metod.

3.16. Přehled o peněžních tocích
Přehled o peněžních tocích byl sestaven nepřímou metodou. Peněžní ekvivalenty představují krátkodobý likvidní majetek, který lze snadno a pohotově převést na předem známou částku v hotovosti. Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty zahrnují peníze, a účty v bankách.

Peněžní toky z provozních, investičních nebo finančních činností jsou uvedeny v přehledu o peněžních tocích nekompenzovaně.

V přehledu o peněžních tocích nejsou zobrazeny výdaje na majetek pořízený z dotací a účtovaný do podrozvahy (resp. ani příjem peněžních prostředků z těchto dotací).

3.17. Oddlužení

Ke dni svého vzniku převzala SŽDC dlouhodobé závazky vyplývající z garantovaných úvěrových smluv na financování koridorů a jiných programů, za které ručí stát ve smyslu zákona o transformaci. Dluhovou službu ze všech úvěrových smluv realizuje Ministerstvo financí. Všechny úhrady jistin a úroků provedené ministerstvem se v účetnictví SŽDC evidují jako zvýšení dlouhodobých závazků vůči státnímu rozpočtu.

SŽDC poskytuje železniční dopravní cestu dopravcům k užívání ve veřejném zájmu za úředně stanovenou cenu, která je stanovena v souladu se zákonem č. 526/1990 Sb., o cenách. Příjmy za použití železniční dopravní cesty nepostačují k pokrytí nákladů na její provoz, údržbu a další rozvoj. Na základě těchto skutečností SŽDC nevytváří volné zdroje, ze kterých by byla schopna vyrovnat své závazky vůči státnímu rozpočtu. Vláda proto přijala dne 30. listopadu 2005 usnesení č. 1553, kterým stanovila postup promíjení závazků SŽDC až do doby jejich umoření. Vládní usnesení konstatuje, že „při dodržení uvedeného způsobu řešení závazků SŽDC se tato organizace považuje za bezdlužnou".

Vlastní prominutí závazků nastává (a je účtováno) na základě „Smlouvy o prominutí závazků" ve smyslu vládního usnesení č. 1 553 ze dne 30. listopadu 2005.

Částka, která bude v budoucích obdobích promíjena, se každoročně předkládá ke schválení vládě ČR do 30. září kalendářního roku.

Částka závazků prominutých v příslušném roce je účtována do ostatních provozních výnosů běžného období.

3.18. Privatizace

SŽDC převzala dle zákona o transformaci ke dni 1. 7. 2004 od Ministerstva dopravy majetek, který je určen k úhradě závazků převzatých od ČD, s.o.

Majetek, který je předmětem privatizačních projektů, je veden v historické ceně upravené o oprávky („zůstatková hodnota"). Po schválení privatizačních projektů byl tento majetek převáděn na Fond národního majetku České republiky, od 1. 1. 2006 na Ministerstvo financí v zůstatkové ceně v době jeho vyřazení. Vyřazení majetku je v souladu s Českým účetním standardem č. 22 zaúčtováno jako snížení dlouhodobého majetku proti úbytku vlastního kapitálu SŽDC.

Ministerstvo financí realizovalo v r. 2009 privatizaci majetku SŽDC formou prodeje třetím stranám. Finanční prostředky získané prodejem jsou následně převáděny na SŽDC, neboť jsou v souladu se zákonem o transformaci určeny k úhradě závazků převzatých po ČD, s.o. a v okamžiku přijetí jsou účtovány do ostatních provozních výnosů.

3.19. Prodej majetku

Prodej majetku tvořícího železniční dopravní cestu podléhá schválení vlády ČR dle § 20 odst. 4 zákona o transformaci. Prodej majetku z přílohy zákona o transformaci musí schvalovat Správní rada SŽDC a následně i Ministerstvo dopravy.

Část majetku SŽDC, která jí nepříslušela dle zákona o transformaci byla odprodána Českým drahám, a.s. Zároveň s tím byl proveden nákup majetku, který v rámci transformačního procesu zůstal v zakladatelské listině ČD, a.s. a měl dle zákona o transformaci přejít na SŽDC.

4. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE K ROZVAZE A VÝKAZU ZISKU A ZTRÁTY

4.1. Dlouhodobý nehmotný majetek

(údaje v tis. Kč)

Pořizovací cena	Stav k 31. 12. 2007	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2008	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2009
Software	34 383	80 561	826	114 118	70 010	2 908	181 220
Ocenitelná práva	279	0	279	0	0	0	0
Ostatní	0	2 548	0	2 548	0	0	2 548
Nedokončený majetek	11 302	0	11 302	0	497	497	0
Celkem	**45 964**	**83 109**	**12 407**	**116 666**	**70 507**	**3 405**	**183 768**

(údaje v tis. Kč)

Oprávky	Stav k 31. 12. 2007	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2008	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2009
Software	34 080	13 040	826	46 294	35 368	2 909	78 753
Ocenitelná práva	265	14	279	0	0	0	0
Ostatní	0	187	0	187	430	0	617
Celkem	**34 345**	**13 241**	**1 105**	**46 481**	**35 798**	**2 909**	**79 370**

(údaje v tis. Kč)

Zůstatková hodnota	Stav k 31. 12. 2007	Stav k 31. 12. 2008	Stav k 31. 12. 2009
Software	303	67 824	102 467
Ocenitelná práva	14	0	0
Ostatní	0	2 361	1 931
Nedokončený majetek	11 302	0	0
Celkem	**11 619**	**70 185**	**104 398**

Nárůst dlouhodobého nehmotného majetku je způsoben především pořízením dalších modulů softwaru SAP.

4.2. Dlouhodobý hmotný majetek

4.2.1. Přehled pohybů majetku

(údaje v tis. Kč)

Pořizovací cena	Stav k 31. 12. 2007	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2008	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2009
Pozemky	5 762 921	609 005	41 456	6 330 470	132 550	32 882	6 430 138
Stavby	133 887 807	2 501 356	1 737 406	134 651 757	759 255	1 311 359	134 099 653
Samostatné movité věci	19 010 283	1 196 002	388 692	19 817 593	549 546	640 856	19 726 283
– Stroje, zařízení a inventář	18 803 422	835 924	383 075	19 256 271	442 030	634 318	19 063 983
– Dopravní prostředky	203 430	353 909	5 508	551 831	107 516	6 279	653 068
– Ostatní	3 431	6 169	109	9 491	0	259	9 232
Nedokončený majetek	3 560 247	23 972 824	22 683 844	4 849 227	25 727 186	23 577 602	6 998 811
Zálohy	195 895	7 700 161	7 887 210	8 846	696 374	644 407	60 813
Oceňovací rozdíl	0	8 192 259	0	8 192 259	0	0	8 192 259
Celkem	**162 417 153**	**44 171 607**	**32 738 608**	**173 850 152**	**27 864 911**	**26 207 106**	**175 507 957**

(údaje v tis. Kč)

Oprávky	Stav k 31. 12. 2007	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2008	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2009
Stavby	68 551 118	3 006 395	1 284 276	70 273 237	3 067 295	969 454	72 371 078
Samostatné movité věci	9 960 502	1 056 557	314 922	10 702 137	1 121 135	485 962	11 337 310
– Stroje, zařízení a inventář	9 872 855	1 013 818	309 756	10 576 917	1 038 674	481 571	11 134 020
– Dopravní prostředky	84 917	40 786	5 057	120 646	80 581	4 214	197 013
– Ostatní	2 730	1 953	109	4 574	1 880	177	6 277
Oceňovací rozdíl	0	227 563	0	227 563	546 150	0	773 713
Celkem	**78 511 620**	**4 290 515**	**1 599 198**	**81 202 937**	**4 734 580**	**1 455 416**	**84 482 101**

(údaje v tis. Kč)

Opravné položky	Stav k 31. 12. 2007	Pohyb	Stav k 31. 12. 2008	Pohyb	Stav k 31. 12. 2009
Pozemky	42 523	-5 912	36 611	5 716	42 327
Stavby	165 278	-9 667	155 611	-18 509	137 102
Samostatné movité věci	54	2 449	2 503	1 238	3 741
– Stroje, zařízení a inventář	54	2 449	2 503	825	3 328
– Dopravní prostředky	0	0	0	413	413
Nedokončený majetek	186 739	-5 945	180 794	0	180 794
Celkem	**394 594**	**-19 075**	**375 519**	**-11 555**	**363 964**

(údaje v tis. Kč)

Zůstatková hodnota	Stav k 31. 12. 2007	Stav k 31. 12. 2008	Stav k 31. 12. 2009
Pozemky	5 720 398	6 293 859	6 387 811
Stavby	65 171 411	64 222 909	61 591 473
Samostatné movité věci	9 049 727	9 112 953	8 385 232
– Stroje, zařízení a inventář	8 930 513	8 676 851	7 926 635
– Dopravní prostředky	118 513	431 185	455 642
– Ostatní	701	4 917	2 955
Nedokončený majetek	3 373 508	4 668 433	6 818 017
Zálohy	195 895	8 846	60 813
Oceňovací rozdíl	0	7 964 696	7 418 546
Celkem	**83 510 939**	**92 271 696**	**90 661 892**

U dlouhodobého hmotného majetku je nárůst oproti roku 2008 způsoben především zvýšením nedokončeného majetku o 2 149 584 tis. Kč. Zůstatek účtu nedokončeného hmotného majetku je tvořen zejména náklady spojenými s výstavbou železničních koridorů, jak je popsáno v bodě 6.2., a náklady spojenými se stavebními pracemi na modernizaci a rekonstrukci infrastruktury.

V roce 2009 došlo ve srovnání s rokem 2008 k celkovému nárůstu dlouhodobého majetku o 1 724 907 tis. Kč.

Pokles opravných položek zahrnuje zejména rozpouštění opravných položek k tratím se sníženým či zrušeným provozem.

K 31. 12. 2009 činí zůstatek na účtu nedokončeného dlouhodobého majetku z koupě části podniku 4 635 tis. Kč.

Úbytky dlouhodobého hmotného majetku zahrnují privatizaci majetku převzatého od Ministerstva dopravy (viz bod 3.18.), prodej majetku a dále vyřazení z důvodu fyzické likvidace pro novou investiční výstavbu.

4.2.2. Investiční dotace
Celková částka přijatých investičních dotací za rok 2009 a 2008:

(údaje v tis. Kč)

	1. 1.–31. 12. 2009	1. 1.–31. 12. 2008
SFDI na výstavbu a modernizaci, nár. podíl, OPD, EIB	18 236 148	21 100 350
Fondy EU	672 030	1 752 395
Příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	52 234	51 814
Investiční dotace celkem	**18 960 412**	**22 904 559**

Dotace ze SFDI na výstavbu a modernizaci zahrnují také prostředky z Operačního programu Doprava, které v roce 2009 činily 7 856 757 tis. Kč a v roce 2008 částku 7 926 419 tis. Kč.

Dotace přijaté ze SFDI formou předfinancování v roce 2009 činily 593 359 tis. Kč a v roce 2008 částku 1 192 143 tis. Kč.

4.2.3. Majetek neuvedený v rozvaze
Celková hodnota drobného hmotného majetku neuvedeného v rozvaze k 31. 12. 2009 je 654 238 tis. a k 31. 12. 2008 byla 651 439 tis. Kč. Jedná se o položky v hodnotě do 40 tis. Kč, které jsou evidovány v operativní evidenci v historických pořizovacích cenách. Tyto položky jsou v souladu s platnou legislativou zaúčtovány do nákladů v okamžiku pořízení.

Hodnota dlouhodobého majetku financovaného z dotací a z ostatních zdrojů zaúčtovaného na podrozvahových účtech k 31. 12. 2009 činila 116 370 745 tis. Kč. K 31. 12. 2008 činila 97 630 583 tis. Kč.

4.2.4. Majetek daný do zástavy
SŽDC nemá k 31. 12. 2009 žádný majetek zatížený zástavním právem.

4.2.5. Majetek ve finančním pronájmu
SŽDC neměla v roce 2009 žádný majetek ve finančním pronájmu.

4.3. Zásoby

(údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 31. 12. 2009	Zůstatek k 31. 12. 2008
Materiál na skladě – výzisk pro zpětné investice do majetku (do 30.6.2008 ve správě ČD)	0	113 055
Materiál na skladě	268 164	117 978
Materiál na cestě	104	3 363
Nedokončená výroba	849	1 000
Zboží na skladě	12	9
Zálohy poskytnuté na zásoby	4	112
Opravná položka k zásobám	-50	0
Zásoby celkem	**269 083**	**235 517**

Změna účtu materiálu na skladě - výzisk pro zpětné investice do majetku - v roce 2008 souvisela s koupí části podniku, kdy od 1. 7. 2008 již nebylo nutné příslušné zásoby ani tento účet rozlišovat.

Zvýšení materiálu na skladě vzniklo doplněním stavů o chybějící zásoby k zajištění provozuschopnosti ŽDC.

4.4. Krátkodobé pohledávky

4.4.1. Pohledávky z obchodních vztahů

Věková struktura pohledávek z obchodních vztahů:

(údaje v tis. Kč)

		Po splatnosti (dnů)						
31. 12. 2009	Do splatnosti	0–90 dní	91–180	181–365	1–2 roky	2 roky a více	Celkem po splatnosti	Celkem
Brutto	2 556 634	106 752	97 208	96 875	67 707	208 567	577 109	3 133 743
Opr. položka	-79 987	-66 224	-62 731	-81 759	-14 532	-207 357	-432 603	-512 590
Netto	2 476 647	40 528	34 477	15 116	53 175	1 210	144 506	2 621 153

(údaje v tis. Kč)

		Po splatnosti (dnů)						
31. 12. 2008	Do splatnosti	0–90 dní	91–180	181–365	1–2 roky	2 roky a více	Celkem po splatnosti	Celkem
Brutto	2 363 762	209 434	34 027	19 303	7 866	204 475	475 105	2 838 867
Opr. položka	0	0	-400	-10 956	-7 866	-204 475	-223 697	-223 697
Netto	2 363 762	209 434	33 627	8 347	0	0	251 408	2 615 170

Nárůst pohledávek k 31. 12. 2009 je dán především nárůstem pohledávek za prodej elektrické energie ČD, a.s. u pohledávek do splatnosti a ČD Cargo, a.s. u pohledávek do splatnosti i po splatnosti. Podstatnou část pohledávek jak do splatnosti tak po splatnosti tvoří pohledávky za ČD, a.s. a ČD Cargo, a.s. za použití železniční dopravní cesty.

Nárůst opravných položek k 31. 12. 2009 je způsobem především neuhrazenými pohledávkami za prodej elektrické energie ČD Cargo, a.s. Jak je uvedeno v bodě 8.1. přílohy k účetní závěrce, SŽDC uzavřela na základě výběrového řízení v roce 2008 se společností ČEZ Prodej, s.r.o. smlouvu o dodávce trakční elektrické energie na roky 2009 až 2011. V průběhu roku 2009 se však nepodařilo s některými dopravci (ČD Cargo, a.s.) uzavřít dohodu o ceně za odebranou energii a v důsledku toho byly pohledávky z titulu dodávky trakční energie tímto dopravcem hrazené v nižší jednotkové ceně než skutečně fakturované. Z tohoto důvodu zaúčtovala SŽDC k předmětným pohledávkám za ČD Cargo, a.s. k 31. 12. 2009 opravné položky v celkové výši 286 mil. Kč.

V roce 2003 získala SŽDC při transformaci pohledávky za bývalými jugoslávskými železnicemi. V témže roce byly tyto pohledávky postoupeny třetí straně. Postupník ovšem nedodržel své závazky a neplatil, proto SŽDC v roce 2006 od této smlouvy odstoupila a stala se opět věřitelem těchto pohledávek. Pohledávka vůči postupníkovi k 31. 12. 2009 činí 114 992 tis. Kč a je plně pokrytá opravnou položkou.

Zůstatek pohledávek vzniklých z prodeje majetku pro oddlužení závazků, včetně pohledávek předaných k právnímu vymáhání, pohledávek v konkurzu a pohledávek za vyúčtování služeb spojených s užíváním bytů a nebytových prostor k závěru roku 2009 činí 45 725 tis. Kč.

4.4.2. Daňové pohledávky

Daňové pohledávky k 31. 12. 2009 jsou tvořeny pohledávkou z titulu daně z přidané hodnoty v celkové výši 1 537 236 tis. Kč, k 31. 12. 2008 byla tato pohledávka evidována ve výši 1 447 860 tis. Kč.

4.4.3. Jiné pohledávky

Struktura jiných pohledávek:

(údaje v tis. Kč)

Druh pohledávky	Stav k 31. 12. 2009	Stav k 31. 12. 2008
Pohledávky převzaté po ČD, s.o.	14 594	18 510
Z toho:		
– Nájemné z bytového hospodářství	0	17
– Škody vzniklé na majetku ČD, s.o.	11 142	12 223
– Ostatní	3 452	6 270
Pohledávky z titulu náhrady škod	44 963	42 426
Pohledávky z koupě části podniku	22 390	22 674
Zálohový příděl do Fondu kulturních a sociálních potřeb	69 368	35 862
Pohledávky z náhrady škody u Přeložky Březno - Chomutov (viz bod 7.3)	0	29 247
Ostatní	544	908
Jiné pohledávky celkem	**151 859**	**149 627**
Opravné položky	-65 156	-16 997
Jiné pohledávky celkem netto	**86 703**	**132 630**

Pohledávky převzaté po ČD, s.o. z nájemného jsou zcela přeúčtovány na účty pohledávek z obchodních vztahů. Nárůst pohledávek z titulu náhrad škod a zálohového přídělu do FKSP souvisí s koupí části podniku, resp. s tím spojeným nárůstem stavu zaměstnanců.

4.5. Dohadné účty aktivní

(údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 31. 12. 2009	Zůstatek k 31. 12. 2008
Očekávaná dotace z fondů EU (viz bod 3.11.)	1 438 362	1 437 158
Dohadná položka na vyúčtování za použití železniční dopravní cesty z titulu osobní dopravy	0	2 171
Dohadná položka na vyúčtování za použití železniční dopravní cesty z titulu nákladní dopravy	0	1 785
Uplatnění náhrady škody z titulu mandátní smlouvy s ČD,a.s.	21 104	21 104
Dohadná položka na přeložku trati Březno-Chomutov (viz bod 7.3.)	0	26 276
Dohadná položka k přeúčtování nákladů na správu bytových objektů, jejichž prodej nenabyl právní moci	4 786	3 485
Dohadná položka za PO za pád mostu Studénka	11 124	0
Dohadná položka podílu přenosu sítě ČD	1 042	1 421
Nevyfakturovaná spotřeba el. energie	3 201	2 131
Ostatní položky	26 189	12 780
Dohadné účty aktivní celkem	**1 505 808**	**1 508 311**
Opravné položky	-21 104	-21 104
Dohadné účty aktivní celkem netto	**1 484 704**	**1 487 207**

Nárůst ostatních položek je způsoben zaúčtováním dohadných položek za vyúčtování vedlejších služeb souvisejících s pronájmem.

4.6. Derivátové finanční nástroje

(údaje v tis. Kč)

Deriváty určené k obchodování:	31. 12. 2009 Reálná hodnota	31. 12. 2008 Reálná hodnota
Úrokové swapy	-73 250	-77 243
Celkem	**-73 250**	**-77 243**

Rámcová smlouva o obchodování na finančním trhu (dále Rámcová smlouva) byla uzavřena mezi Českou spořitelnou, a.s. (ČS, a.s.) a SŽDC dne 5. 2. 2008. Tato smlouva se váže ke státem negarantovanému bankovnímu úvěru poskytnutému od ČS, a.s na financování racionalizačních akcí na železniční dopravní cestě v celkové výši 1,5 mld. Kč. Součástí Rámcové smlouvy je Zajišťovací smlouva „Interest Rate Swap", která je platná do 31. 12. 2013, zajištění úrokových sazeb se váže k postupnému čerpání úvěrové linky až do 1,5 mld. Kč, zajištění úrokových sazeb je na bázi fixu 3M Pribor ± odchylka.

Tento závazek z derivátových operací je vykázán v řádku rozvahy B.III.11 - Jiné závazky, dopad změny reálné hodnoty z přecenění derivátu je uveden ve výsledovce na řádku O – Ostatní finanční náklady (viz bod 4.24.).

4.7. Finanční majetek

(údaje v tis. Kč)

	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Pokladní hotovost a peníze na cestě	1 644	1 428
Ceniny	2 503	3 219
Účty v bankách	1 203 953	3 251 398
Finanční majetek celkem	**1 208 100**	**3 256 045**

Stav bankovních účtů uvedený v tabulce je nutno korigovat – snížit o vyčerpaný debetní limit cash poolového účtu ve výši 678 368 tis. Kč (viz bod 4.13.3.). Po promítnutí tohoto vlivu vykazují bankovní účty SŽDC k 31. 12. 2009 zůstatek ve výši 525 585 tis. Kč.

4.8. Náklady příštích období

Tuto položku tvoří zejména časově rozlišené provozní náklady SŽDC týkající se běžné činnosti následujícího roku (pojištění, předplatné, apod.).

4.9. Vlastní kapitál

Údaje o charakteru jednotlivých položek vlastního kapitálu jsou uvedeny v bodě 3.6.

Hodnota základního kapitálu byla v roce 2009 a 2008 v souladu s Českým účetním standardem č. 22 snížena o zůstatkovou hodnotu privatizovaného majetku.

Z důvodu zpřesňování transformace ČD, s.o. byly do majetku a souvztažně do vlastního kapitálu SŽDC zaúčtovány v roce 2009 pozemky v hodnotě 3 923 tis. Kč, v roce 2008 v hodnotě 30 541 tis. Kč. Současně došlo k vyřazení pozemků z účetnictví SŽDC v roce 2009 ve výši 119 tis. Kč a v roce 2008 ve výši 3 352 tis. Kč. Jedná se o pozemky oddělené transformačními geometrickými plány.

V rámci zpřesňování transformace ČD, s.o. byly do majetku SŽDC zaúčtovány v roce 2009 budovy v účetní hodnotě 136 tis. Kč.

Dotace na koupi části podniku od ČD, a.s. k 1. 7. 2008 znamenala nárůst vlastního kapitálu o 11 852 101 tis. Kč.

Přírůstek ostatních kapitálových fondů představuje především zpřesnění hodnoty pozemků z titulu digitalizace, darů a bezúplatných převodů majetků od státních organizací.

4.10. Rezervy

(údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 31. 12. 2008	Tvorba	Čerpání	Zůstatek k 31. 12. 2009
Rezerva na soudní spory	54 687	623	2 788	52 522
Rezerva na odškodnění pracovních úrazů a nemocí z povolání	115 343	0	1 422	113 921
Rezerva na příplatky k důchodům	71 410	0	10 065	61 345
Rezerva na náklady z náhrad škod – ČD Cargo, a.s.	59 242	36 625	0	95 867
Rezervy celkem	**300 682**	**37 248**	**14 275**	**323 655**

Údaje o charakteru jednotlivých položek rezerv jsou uvedeny v bodě 3.7.

Tvorba rezervy na soudní spory vyplývá ze stavu vzniklých a probíhajících pasivních sporů SŽDC a jejich aktuálních soudních, případně mimosoudních jednání.

4.11. Dlouhodobé závazky

4.11.1. Emitované dluhopisy

Na základě usnesení vlády ČR č. 908 ze dne 10. září 2003 k problematice závazků a pohledávek Českých drah, státní organizace k 31. 12. 2002 a způsobu jejich řešení přistoupila SŽDC v roce 2004 k emisi dluhopisů (ISIN CZ0003501397) v celkové hodnotě 7 mld. Kč. Jmenovitá hodnota každého dluhopisu je 10 tis. Kč. Dluhopisy byly vydány dne 3. března 2004 se splatností v roce 2011 a roční úrokovou sazbou ve výši 4,6 % ročně. Tyto dluhopisy jsou obchodovány na vedlejším burzovním trhu. Z výtěžků emise jsou hrazeny vymezené závazky. V březnu 2009 došlo k páté výplatě úroků držitelům dluhopisů v celkovém objemu 322 mil. Kč.

4.11.2. Dlouhodobé závazky z obchodních vztahů

(údaje v tis. Kč)

Druh závazku	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Pozastávky	1 233 900	808 823
Vádia, kauce, jistoty	6 000	6 000
Celkem	**1 239 900**	**814 823**

Nárůst pozastávek je způsoben především vyšší investiční činností na železniční dopravní cestě (nárůst nedokončeného hmotného majetku).

4.11.3. Jiné dlouhodobé závazky

(údaje v tis. Kč)

Věřitel	31. 12. 2009	31. 12. 2008
MF ČR – úhrada jistin a úroků z úvěrů dle zákona o transformaci po prominutí	0	453 229
MF ČR – úhrada dle státní záruky za úroky z úvěrů po prominutí	534 026	1 454 451
MF ČR – úhrada dle státní záruky za jistiny z úvěrů po prominutí	1 620 681	4 731 098
Celkem	**2 154 707**	**6 638 778**

Závazky za státem (Ministerstvo financí) vyplývají ze splátek jistin a úroků z úvěrů, které v rámci státní záruky (dle jednotlivých smluv, resp. dle zákona o transformaci) provedl za SŽDC stát. Zůstatky těchto závazků nejsou úročené.

V roce 2005 bylo přijato usnesení vlády ČR č. 1553 o způsobu promíjení těchto závazků, na jehož základě byly dlouhodobé závazky sníženy v roce 2008 o 6 369 mil. Kč. V roce 2009 byly prominuty závazky ve výši 6 357 mil. Kč.

4.12. Krátkodobé závazky

4.12.1. Závazky z obchodních vztahů
Věková struktura závazků z obchodních vztahů:

(údaje v tis. Kč)

		Po splatnosti (dnů)						
Rok	Do splatnosti	0–90 dní	91–180	181–365	1–2 roky	2 roky a více	Celkem po splatnosti	Celkem
2009	5 832 026	218 372	3 809	1 952	115	0	224 248	6 056 274
2008	4 392 561	90 755	2 624	288	352	0	94 019	4 486 580

Podstatnou část závazků ve splatnosti k 31. 12. 2009 představují závazky za investiční dodávky zhotovitelům staveb a za nákup elektrické energie od ČEZ prodej, s.r.o.

Nárůst závazků ve lhůtě splatnosti je způsoben především zvýšenou investiční výstavbou v posledních měsících roku 2009 a závazky za nákup elektrické energie a za údržbu a servis datových a monitorovacích systémů a sítí splatnými v roce 2010.

Nárůst závazků po splatnosti je tvořen závazky vůči zhotoviteli Skanska, a.s. za stavbu Optimalizace trati Zbiroh-Rokycany, která bude profinancována SFDI v roce 2010.

4.12.2. Závazky z titulu sociálního zabezpečení

Ke konci roku 2009 jsou na závazcích z titulu sociálního zabezpečení evidovány pouze závazky ve splatnosti.

4.12.3. Daňové závazky a dotace

(údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 31. 12. 2009	Zůstatek k 31. 12. 2008
Nevyčerpané investiční dotace ze SFDI	154 775	13 288
Vratná dotace ze SFDI - FS	1 342 170	1 280 575
Vratná dotace SFDI - TEN T	92 314	150 122
Vratná dotace SFDI – OPI	0	11 351
Investiční dotace TEN T	387 860	375 607
Příspěvky měst, obcí, krajů a dalších subjektů na investice	16 499	48 350
Daň z příjmů sražená zaměstnancům	32 874	33 741
Ostatní daně	806	150
Ostatní dotace do tržeb	43	73
Daňové závazky a dotace celkem	**2 027 341**	**1 913 257**

Převážná část zůstatku investiční dotace ze SFDI je představována závazkem předfinancování staveb ve smyslu vratné dotace (viz bod 3.11.) u staveb financovaných ze zdrojů Evropské unie ve výši 1 434 484 tis. Kč k 31. 12. 2009 a ve výši 1 442 048 tis. Kč k 31. 12. 2008.

Daňové nedoplatky u místně příslušných finančních orgánů SŽDC neeviduje.

4.12.4. Krátkodobé přijaté zálohy

Krátkodobé přijaté zálohy k 31. 12. 2009 činí 90 771 tis. Kč, resp. 65 399 tis. Kč k 31. 12. 2008. Zálohy jsou přijaté převážně na vyúčtování vedlejších služeb souvisejících s pronájmem bytových i nebytových prostor a na poskytnutí věcných břemen, kdy SŽDC je osoba povinná.

4.12.5. Dohadné účty pasivní

(údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 31. 12. 2009	Zůstatek k 31. 12. 2008
Nevyfakturované neinvestiční dodávky	495 618	629 733
Nevyfakturované investiční dodávky	145	444
Dohadná položka nákladových úroků na koridory	42 914	58 318
Dohadná položka na odvod do SR za neplnění povinného podílu osob se zdravotním postižením	15 966	7 185
Ostatní	5 346	1 697
Dohadné účty pasivní celkem	**559 989**	**697 377**

V nevyfakturovaných neinvestičních dodávkách je zaúčtována dohadná položka na zajištění železniční dopravní cesty v souvislosti s řízením provozu ve výši 351 318 tis. Kč a dále na interní spotřebu elektrické energie ve výši 40 550 tis. Kč.

4.13. Bankovní úvěry

4.13.1. Bankovní úvěry dlouhodobé

Dluhové portfolio SŽDC tvoří zejména závazky z úvěrových smluv bývalých ČD, s.o. Jedná se o úvěry garantované státem, které byly přijaty zejména v souvislosti s financováním výstavby a rekonstrukce železničních koridorů a dalších rozvojových programů ve smyslu vládních usnesení č. 798/1999 a 1201/2000.

(údaje v tis. Kč)

Banka	Měna	Zůstatek k 31. 12. 2008	Čerpání 1–12/2009	Splátky 1–12/2009	Kurzové rozdíly	Zůstatek k 31. 12. 2009
I. koridor:						
KfW Frankfurt	EUR	240 959	0	33 571	4 418	202 970
EIB Lucemburk	EUR	1 336 694	0	219 366	22 650	1 094 678
Japon. EXIM bank	JPY	1 029 921	0	160 557	70 325	799 039
EIB Lucemburk	EUR	1 155 003	0	132 873	20 607	1 001 523
ČS, a.s.	CZK	671 600	0	223 600	0	448 000
KB, a.s	CZK	1 043 000	0	174 000	0	869 000
KfW Frankfurt	EUR	825 853	0	80 587	14 832	730 434
II. koridor:						
EIB Lucemburk	EUR	2 872 534	0	352 354	50 113	2 470 067
EIB Lucemburk	EUR	3 693 257	0	301 674	64 554	3 327 029
KfW Frankfurt	EUR	2 340 745	0	269 824	41 220	2 029 701
Mezisoučet		**15 209 566**	**0**	**1 948 406**	**288 719**	**12 972 441**
Racionalizační akce						
ČS, a.s.	CZK	789 944	634 562	150 000	0	1 274 506
Mezisoučet		**789 944**	**634 562**	**150 000**	**0**	**1 274 506**
Celkem		**15 999 510**	**634 562**	**2 098 406**	**288 719**	**14 246 947**

Úrokové sazby u výše uvedených úvěrů se pohybují na bázi pevných sazeb v rozpětí 3–8 % ročně nebo na bázi pohyblivých sazeb PRIBOR, LIBOR, EURIBOR s marží v rozpětí 0,15–0,287 % ročně.

4.13.2. Přehled splatnosti úvěrů

(údaje v tis. Kč)

	Splaceno v roce 2009	Splatné v roce 2010	Splatné v následujících letech
Dlouhodobé úvěry	2 098 406	2 001 500	12 245 447
Celkem	**2 098 406**	**2 001 500**	**12 245 447**

Dluhovou službu z dlouhodobých úvěrů, ve smyslu záruk poskytnutých státem podle zvláštních zákonů, nebo záruk vyplývající ze zákona o transformaci, za SŽDC hradí stát (Ministerstvo financí). V okamžiku úhrady splátky státem je daná položka převedena na účet jiných dlouhodobých závazků. V roce 2009 bylo na jistinách zaplaceno celkem 1 948 406 tis. Kč z toho 327 724 tis. Kč bylo hrazeno z vlastních zdrojů.

Dluhová služba vyplývající z negarantovaného úvěru poskytnutého Českou spořitelnou, a.s. byla hrazena z vlastních zdrojů v plné výši 150 000 tis. Kč

Vzhledem k tomu, že úvěry SŽDC jsou placené státem a jsou pak dále evidovány jako dlouhodobé závazky, není část těchto dlouhodobých úvěrů splatných do jednoho roku ve výkazech klasifikována jako krátkodobá.

4.13.3. Krátkodobé finanční úvěry

(údaje v tis. Kč)

	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Kontokorentní účet	678 368	0
Krátkodobé finanční úvěry	**678 368**	**0**

V závěru roku 2009 došlo k čerpání povoleného debetního limitu z cash poolového účtu na zajištění úhrad závazků z provozuschopnosti a provozování železniční dopravní cesty.

4.14. Odložená daň

Odložená daň je tvořena následujícími tituly:

(údaje v tis. Kč)

	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	-3 550 863	-3 388 056
Opravné položky k majetku	69 153	75 104
Pohledávky z obchodních vztahů	17 525	13 122
Rezervy	61 495	60 136
Daňová ztráta minulých let	0	1 247 270
Celkem odložená daň (pohledávka +, závazek -)	**-3 402 690**	**-1 992 424**

Pro výpočet odložené daně byly použity známé sazby daně.

Vzhledem k nejistotě ohledně možnosti uplatnění daňové ztráty z minulých let oproti zdanitelnému zisku, nebyla v roce 2009 z důvodu opatrnosti tvořena odložená daňová pohledávka z daňové ztráty.

4.15. Časové rozlišení pasiv

(údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 31. 12. 2009	Zůstatek k 31. 12. 2008
Výnosy příštích období – přijaté úhrady od Severočeských dolů na náhrady škod	1 012	3 436
Výdaje příštích období (na úroky z emise dluhopisů SŽDC)	267 304	267 304
Dohoda o narovnání práv a povinností s ČD-T, a.s.	25 641	53 417
Nájemné přijaté předem	10 163	12 827
Ostatní	747	1 225
Časové rozlišení pasiv celkem	**304 867**	**338 209**

4.16. Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb

(údaje v tis. Kč)

Položka	Rok 2009	Rok 2008
Výnosy z použití dopravní cesty ČD, a.s. – nákladní doprava	57 102	71 853
Výnosy z použití dopravní cesty ČD, a.s. – osobní doprava	1 367 418	1 655 843
Výnosy z použití dopravní cesty ČD Cargo, a.s. – nákladní doprava	2 542 408	4 142 140
Výnosy z použití dopravní cesty mimo skupinu ČD – nákladní doprava	318 433	343 283
Výnosy z použití dopravní cesty mimo skupinu ČD – osobní doprava	3 883	4 650
Výnosy za provozování dráhy	67 312	75 665
Tržby za nájmy	174 620	151 108
Tržby za ostatní externí služby	756 564	441 926
Tržby za elektrickou energii	3 401 567	3 000 708
Tržby od cizích dopravců za poskytnuté služby (mimořádné zásilky apod.)	2 472	1 367
Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb celkem	**8 691 779**	**9 888 543**

Veškeré výnosy byly realizovány v tuzemsku.

K poklesu výnosů z použití dopravní cesty dopravci v roce 2009 oproti roku 2008 došlo z důvodu jak nižší ceny, tak zejména z důvodu nižších výkonů dopravců, především ČD Cargo, a.s.

Výši tržeb za ostatní externí služby ovlivňuje koupě části podniku ČD, a.s. k 1. 7. 2008, v částce za rok 2008 byly vykazovány tržby pouze za 2. pololetí roku (např. tržby fakturované ČD, a.s. a ČD Cargo, a.s. za výkony Hasičské záchranné služby SŽDC činily za rok 2008, resp. 2. pololetí roku 2008, částku 75 mil. Kč, za rok 2009 částku 130 mil. Kč. Obdobně tržby za využívání komunikačních technologií Technické ústředny dopravní cesty SŽDC činily za rok 2008, resp. 2. pololetí roku 2008 částku 103 mil. Kč, za rok 2009 částku 187 mil. Kč).

4.17. Služby

(údaje v tis. Kč)

Položka	Rok 2009	Rok 2008
Náklady na řízení provozu železniční dopravní cesty ČD, a.s.	5 320 200	5 534 923
Náklady na udržování provozuschopnosti železniční dopravní cesty ČD, a.s.	0	3 151 614
Náklady na opravy a udržování stavebního charakteru	2 292 617	1 378 453
Náklady na opravy bytů	7 766	13 275
Náklady na audit, právní a ekonomické služby	28 930	23 712
Z toho:		
– náklady za povinný audit účetní závěrky	2 300	2 300
– náklady za jiné ověřovací služby	270	4 100
– náklady za jiné neauditorské služby statutárnímu auditorovi	10 087	2 335
Náklady na součinnost při přidělování kapacity dopravní cesty	361	2 841
Ostatní	3 971 268	2 261 418
Z toho:		
– opravy a udržování	1 888 440	1 488 933
– nájemné, software do 60 tis.Kč apod.	2 082 828	772 485
Služby celkem	**11 621 142**	**12 366 236**

Nárůst souvisí s koupí části podniku k 1. 7. 2008. Zvýšením počtu zaměstnanců došlo i ke zvýšení nákladů na cestovné, školení, výkony spojů, úklidové služby atd.

4.18. Osobní náklady

(údaje v tis. Kč)

2009	Mzdové náklady	Soc. a zdrav. zabezpečení	Ostatní náklady	Osobní náklady Celkem 2009	Osobní náklady Celkem 2008
Doprovodný sociální program (DSP)	41 590	0	0	41 590	12 351
Běžné náklady	3 254 122	1 096 174	232 501	4 582 797	2 462 379
Ostatní	82 196	0	0	82 196	24 102
Celkem	**3 377 908**	**1 096 174**	**232 501**	**4 706 583**	**2 498 832**

Běžné osobní náklady představují náklady na zaměstnance SŽDC za rok 2009. Ve sloupci zdravotní a sociální zabezpečení jsou uváděny platby za zaměstnavatele.

Ostatní náklady zahrnují náklady za ztrátu na výdělku, příspěvky na závodní stravování, zvláštní příplatky k důchodům, příspěvky na penzijní připojištění a příspěvky na kapitálové pojištění.

4.19. Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti

(údaje v tis. Kč)

Položka	Rok 2009	Rok 2008
Změna stavu rezerv	22 973	47 483
Změna stavu opravných položek k pohledávkám	337 052	5 565
Změna stavu opravných položek k dlouhodobému hmotnému majetku	-11 555	-19 075
Změna stavu zásob	50	0
Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti celkem	**348 520**	**33 973**

Stěžejním důvodem změny stavu opravných položek k pohledávkám v roce 2009 bylo vytvoření opravných položek k neuhrazeným pohledávkám za odběr trakční elektrické energie ČD Cargo, a.s. ve výši 286 mil. Kč, viz bod 4.4.1.

4.20. Ostatní provozní výnosy

(údaje v tis. Kč)

Položka	Rok 2009	Rok 2008
Dotace SFDI na opravy a udržování železniční dopravní cesty	8 005 000	7 664 886
Dotace SFDI na opravy a údržbu po povodních	712 074	0
Neinvestiční dotace ze státního rozpočtu	1 460 000	200 000
Neinvestiční dotace ze SFDI – účelově vázané	11 873	8 806
Neinvestiční dotace – program OPD	7 285	5 547
Ostatní dotace	1 212	905
Dotace ze SR na doprovodný sociální program dle nařízení vlády	41 590	12 351
Prominutí závazku	6 357 073	6 369 062
Tržby z výzisku materiálu	220 737	392 642
Výnosy z privatizace	4 287	741 620
Přijaté smluvní pokuty a úroky z prodlení	25 826	7 995
Prodej práv na provoz přenosové sítě	27 776	30 089
Náhrady důlní škody od Severočeských dolů	4 322	6 849
Nároky na náhrady za manka a škody	78 820	85 124
Ostatní	71 297	40 289
Ostatní provozní výnosy celkem	**17 029 172**	**15 566 165**

Navýšení neinvestičních dotací bylo ovlivněno rozhodnutím Ministerstva dopravy poskytnout příspěvek na dopravní cestu v r. 2009 v celkové výši 1 460 mil. Kč.

4.21. Ostatní provozní náklady

(údaje v tis. Kč)

Položka	Rok 2009	Rok 2008
Neinvestiční a investiční úroky z prodlení	95	56
Pokuty a penále	1 203	1 522
Odpisy pohledávek	7 509	29 146
Odpis zmařených investic	40	1 571
Náklady soudního řízení	385	1 971
Vyplacené renty	19 862	21 246
Náklady spojené s nezaměstnáváním osob se sníženou pracovní schopností	8 781	7 215
Pojistné majetku a odpovědnosti	26 765	15 806
Členské příspěvky	4 553	4 330
Ostatní	12 866	7 823
Ostatní provozní náklady celkem	**82 059**	**90 686**

Snížení nákladů na odpisy pohledávek v roce 2009 souvisí se snížením stavu pohledávek převzatých po ČD, s.o. k 1. 1. 2003, což se promítlo i do výše nákladů soudního řízení.

Zvýšení nákladů na pojistné je způsobeno vlivem koupě části podniku k 1. 7. 2008, které se promítá do nárůstu zákonného pojištění zaměstnanců i dopravních vozidel.

V položce ostatní jsou zahrnuty zejména náklady na škody.

4.22. Výnosové úroky

Výnosové úroky v roce 2009 činily 36 996 tis. Kč, resp. v roce 2008 činily 124 208 tis. Kč. Výrazný pokles výnosových úroků proti roku 2008 je z důvodu nízkých disponibilních zůstatků na bankovních účtech a nízkých úrokových sazeb v průběhu celého roku 2009.

4.23. Ostatní finanční výnosy

Ostatní finanční výnosy zahrnují zejména kurzové zisky z přepočtu cizoměnových úvěrů, které v roce 2009 významně poklesly především posílením české koruny.

4.24. Ostatní finanční náklady

Ostatní finanční náklady zahrnují zejména kurzové ztráty z přepočtu cizoměnových úvěrů a dopad změny reálné hodnoty z přecenění derivátu (viz bod 4.6.).

5. ZAMĚSTNANCI, VEDENÍ SPOLEČNOSTI A STATUTÁRNÍ ORGÁNY

5.1. Osobní náklady a počet zaměstnanců

Průměrný přepočtený počet zaměstnanců a členů vedení SŽDC a související běžné osobní náklady za rok 2009 a 2008:

(údaje v tis. Kč)

2009	Průměrný počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. a zdrav. zabezpečení	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	10 129	3 315 979	1 078 768	231 331	4 626 078
Vedení	48	61 929	17 406	1 170	80 505
Celkem	**10 177**	**3 377 908**	**1 096 174**	**232 501**	**4 706 583**

(údaje v tis. Kč)

2008	Průměrný počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. a zdrav. zabezpečení	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	5 565	1 737 230	600 180	112 058	2 449 468
Vedení	34	38 594	10 766	4	49 364
Celkem	**5 599**	**1 775 824**	**610 946**	**112 062**	**2 498 832**

K 1. 1. 2009 měla SŽDC 10 438 zaměstnanců, rozdělených celkem do 21 organizačních jednotek podle náplně činnosti a regionů a dále ředitelství, zajišťující strategickou a organizační roli v organizaci. V průběhu roku i nadále pokračovala optimalizace stavu zaměstnanců, což vedlo ke snížení podílu osobních nákladů. K 31. 12. 2009 bylo u SŽDC zaměstnáno 9 929 zaměstnanců, celkově tedy o 616 méně než ke stejnému datu předchozího roku.

5.2. Poskytnuté půjčky, úvěry či ostatní plnění

Členové vedení organizace neobdrželi v letech 2008 a 2009 žádné půjčky a úvěry, či jiné odměny nad rámec základního platu.

6. PODMÍNĚNÉ A DALŠÍ NEUVEDENÉ ZÁVAZKY V ÚČETNICTVÍ

6.1. Závazky nezahrnuté v rozvaze

Ekologické závazky

SŽDC získala k 1. 7. 2008 základní výstupy z provedeného plošného ekologického auditu majetku státu s právem hospodaření pro SŽDC, který byl před tímto datem organizován ČD, a.s. Z dalších analýz vyplývá, že stav znečištění je menší než se původně předpokládalo, a proto nebude třeba tyto lokality dále intenzivně sledovat. Jednalo se však pouze o dílčí vzorek míst s potenciální kontaminací z minulosti, proto nelze vyčíslit celkové možné budoucí závazky související se škodami způsobenými minulou činností (případná stará zátěž ve formě znečištění půdy, podzemní vody apod.). Nelze stanovit ani závazky související s prevencí možných škod budoucích. Současně se jedná i o řešení staré hlukové zátěže. V případě jednotlivých investičních akcí SŽDC je ochrana životního prostředí nedílnou součástí přípravné projektové dokumentace.

Od roku 2006 jsou vykazovány pro Český statistický úřad náklady na ochranu životního prostředí resp. odstraňování hlukové a vibrační zátěže. Tyto náklady byly vyčísleny na cca 539 mil. Kč za rok 2008. V roce 2009 byly tyto náklady vykázány ve výši 522 mil. Kč (pouze protihluková opatření u investičních akcí typu koridory). Skutečně vynaložené náklady na řešení případného odvrácení ekologických zátěží (i potencionálních) jsou účtovány jako provozní náklady v rámci zabezpečení provozuschopnosti železniční dopravní cesty v případě, že nejsou součástí pořizovací ceny nové investiční výstavby, kde je ochrana životního prostředí nedílnou součástí již v přípravné projektové dokumentaci.

Soudní spory
SŽDC v roce 2004 vytvořila rezervu na soudní spor s firmou TRANSKOREKTA týkající se škod způsobených povodní z roku 1997 ve výši 129 mil. Kč odpovídající tehdy odhadovanému podílu SŽDC na případném negativním výsledku sporu.

V roce 2005 byla vzhledem k vývoji soudního sporu rezerva zrušena. V závěru roku 2006 soud rozhodl, že SŽDC není subjektem odpovědným za škodu. Z toho důvodu byla žaloba proti SŽDC zamítnuta. Žalobce však tento rozsudek v zákonné lhůtě napadl odvoláním a v odvolacím řízení byl rozsudek soudu prvního stupně zrušen a věc vrácena zpět k novému projednání a rozhodnutí. Žalobce v tomto sporu požaduje po všech žalovaných stranách celkovou náhradu ve výši 8 mld. Kč.

Usnesením Okresního soudu Ostrava z 1. 12. 2009 bylo řízení proti SŽDC o náhradě škody zastaveno.

Majetkoprávní vztahy
SŽDC převzala do své evidence i některé pozemky s nevyjasněnými majetkoprávními vztahy. Tyto případy jsou průběžně prověřovány na základě digitalizace údajů v katastru nemovitostí. Případné úpravy se účtují proti účtům vlastního kapitálu (viz bod 3.6.).

6.2. Budoucí závazky z koridorové výstavby
S cílem komplexního propojení české železniční infrastruktury s evropskou zajišťuje SŽDC výstavbu železničních tranzitních koridorů, z nichž výstavba I. železničního koridoru skončila v roce 2004 a výstavba II. železničního koridoru v roce 2007.

Konečná celková částka nákladů na výstavbu koridorů bude ovlivněna vývojem kurzu koruny vůči ostatním cizím měnám, postupem výstavby a termínem jejich dokončení, dostupností finančních zdrojů a dalšími faktory. Aktuální předpoklady konečné částky nákladů jsou:

(údaje v tis. Kč)

Stav k 31. 12. 2009	Dosud provedená výstavba	Zbývající odhadované náklady	Celkové odhadované náklady
I. koridor	40 759 568	0	40 759 568
II. koridor	39 016 291	0	39 016 291
III. koridor	21 050 887	54 579 974	75 630 861
IV. koridor	12 099 451	29 825 933	41 925 384
Celkem	**112 926 197**	**84 405 907**	**197 332 104**

Vláda ČR schválila usnesením č. 575 ze dne 5. 6. 2002 realizaci III. tranzitního železničního koridoru v trase st. hranice Mosty u Jablunkova – Dětmarovice – Přerov - Česká Třebová – Praha – Plzeň – Cheb, státní hranice. Usnesením vlády ČR č. 164 ze dne 25. února 2004 bylo uloženo ministru dopravy aktualizovat návrhy na modernizaci III. a IV. tranzitního železničního koridoru včetně modelů jejich financování. Tuto aktualizaci SŽDC zpracovala a předložila Ministerstvu dopravy. Aktualizace byla dne 13. 7. 2005 usnesením vlády ČR č. 885 schválena. Na realizaci byly odsouhlaseny zdroje ve výši 75,6 mld. Kč ze SFDI, bankovních úvěrů a z prostředků EU. Dokončení projektu se předpokládá v roce 2016.

Realizaci IV. tranzitního železničního koridoru v trase státní hranice Horní Dvořiště – České Budějovice – Praha schválila vláda ČR usnesením č. 1 317 ze dne 10. 12. 2001. I toto usnesení bylo aktualizováno 13. 7. 2005 usnesením vlády č. 885. Na realizaci byly odsouhlaseny zdroje ve výši 41,9 mld. Kč ze SFDI, z bankovních úvěrů a z prostředků EU. Dokončení projektu se předpokládá v roce 2016.

7. DALŠÍ INFORMACE

7.1. Vznik organizace

Dne 1. 3. 2002 nabyl účinnosti zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů („zákon o transformaci"). Na základě tohoto zákona došlo dne 31. 12. 2002 k ukončení činnosti Českých drah, státní organizace a od 1. 1. 2003 ke vzniku SŽDC a společnosti České dráhy, a.s. jako jejích právních nástupců.

SŽDC převzala majetek tvořící železniční dopravní cestu, zatímco společnost České dráhy, a.s. převzala majetek sloužící k provozování železniční dopravy a provozování železniční dopravní cesty. SŽDC zároveň převzala většinu pohledávek a závazků, zatímco společnost České dráhy, a.s. převzala pouze nesplatné pohledávky a závazky z obchodně přepravních vztahů a pohledávky a závazky z pracovněprávních vztahů svých zaměstnanců. Oba subjekty převzaly majetek a závazky v jejich účetních hodnotách.

V dubnu 2004 byl novelizován zákon o transformaci. Na základě této novely byl k 1. 7. 2004 na SŽDC převeden majetek Českých drah, státní organizace určený k úhradě závazků Českých drah, státní organizace, který dle původní podoby zákona o transformaci přešel na Ministerstvo dopravy České republiky.

I když bylo při dělení majetku na jednotlivé nástupnické organizace postupováno se snahou zajistit správné a právně konzistentní rozdělení majetku, přetrvávají i nadále možnosti alternativního výkladu některých ustanovení zákona o transformaci. To se týká zvláště položek majetku obsažených v zakladatelské listině Českých drah, a.s. Účetní závěrka SŽDC neobsahuje žádné úpravy, které by mohly vyplynout z takových případných budoucích změn použitých výkladů a z nich vyplývajících dopadů do vykazovaných položek a hodnot majetku a závazků SŽDC.

7.2. Významné faktory ovlivňující činnost SŽDC

SŽDC vznikla a její činnost se řídí zákonem o transformaci, zákonem č. 266/1994 Sb., a dalšími obecnými právními předpisy upravujícími postavení státní organizace. Z výše uvedených zákonů vyplývá mimo jiné rozsah majetku SŽDC nebo její role při provozování a zabezpečení provozuschopnosti železniční dopravní cesty ve veřejném zájmu.

SŽDC dne 2. 1. 2003 uzavřela s ČD, a.s. na období let 2003–2005 tříletou smlouvu na zajištění provozování železniční dopravní cesty, její provozuschopnosti, modernizace a rozvoje ve veřejném zájmu. V roce 2005 byla uzavřena obdobně nová smlouva pro léta 2006 až 2008.

Novelizací zákona o transformaci. přešla na SŽDC ke dni 1. 7. 2008 činnost provozovatele dráhy. Z toho důvodu byla k 30. 6. 2008 ukončena platnost uvedené tříleté smlouvy, která byla nahrazena jednotlivými dílčími smlouvami zabezpečujícími vzájemné vztahy mezi SŽDC a ČD, a.s.

SŽDC poskytuje železniční dopravní cestu dopravcům k užívání ve veřejném zájmu za úředně stanovenou cenu v souladu se zákonem č. 526/1990 Sb., o cenách. Příjmy z úhrady za používání železniční dopravní cesty nepostačují na pokrytí nákladů na její provoz, údržbu a další rozvoj. Financování činnosti SŽDC je tudíž závislé na dotacích od státu, případně dalších subjektů.

7.3. Vztahy s ČD, a.s. a ČD Cargo, a.s.

Náklady a výnosy SŽDC realizované ve vztahu k ČD, a.s.:

(údaje v tis. Kč)

2009	Náklady	Výnosy
ČD, a.s.		
Náklady na řízení provozu na železniční dopravní cestě	5 320 200	0
Výnosy za použití železniční dopravní cesty-osobní doprava	0	1 367 418
Výnosy za použití železniční dopravní cesty-nákladní doprava	0	57 102
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	0	46 034
Výnosy za elektrickou energii – SŽE	0	1 785 429
Celkem	**5 320 200**	**3 255 983**

(údaje v tis. Kč)

2008	Náklady	Výnosy
ČD, a.s.		
Náklady na řízení provozu na železniční dopravní cestě	5 534 923	0
Náklady na udržování provozuschopnosti železniční dopravní cesty	3 151 614	0
Náklady při přidělování kapacity ŽDC	2 712	0
Výnosy za použití železniční dopravní cesty-osobní doprava	0	1 655 843
Výnosy za použití železniční dopravní cesty-nákladní doprava	0	71 853
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	0	50 601
Výnosy za elektrickou energii – SŽE	0	1 406 580
Celkem	**8 689 249**	**3 184 877**

K 31. 12. 2009 eviduje SŽDC pohledávky a závazky za ČD, a.s. v celkové čisté hodnotě 1 198 775 tis. Kč. Tato částka je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů. Dále SŽDC eviduje vůči ČD a.s. závazek z titulu dohadné položky pasivní ve výši 423 106 tis. Kč. Zůstatek těchto položek představuje pohledávku z obchodního vztahu SŽDC ve výši 775 669 tis. Kč.

(údaje v tis. Kč)

Náklady a výnosy SŽDC realizované ve vztahu k ČD Cargo a.s.	2009	2008
Výnosy za použití železniční dopravní cesty-nákladní doprava	2 542 408	4 142 140
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	15 136	18 721
Výnosy za elektrickou energii - SŽE	1 367 264	1 394 975
Celkem	**3 924 808**	**5 555 836**

K 31. 12. 2009 eviduje SŽDC pohledávky a závazky vůči ČD Cargo, a.s., jejichž celková čistá hodnota představuje pohledávku SŽDC ve výši 1 311 695 tis. Kč. Tato pohledávka je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů.

7.4. Ekonomický přínos dlouhodobého majetku

Životnost a ekonomický přínos významné části existujícího dlouhodobého majetku tvořícího železniční dopravní cestu závisí na dostupnosti finančních prostředků a budoucích rozhodnutích o jeho obnově, modernizaci a racionalizaci. Z důvodu existujících nejistot v uvedených oblastech nelze konečnou životnost a ekonomický přínos evidovaného dlouhodobého majetku určit, a proto nebyly v účetní závěrce z tohoto titulu provedeny žádné úpravy ocenění.

7.5. Privatizace

SŽDC eviduje majetek určený k privatizaci.

V roce 2009 bylo realizováno 5 privatizačních projektů na privatizaci bytových domů v celkové výši 9 791 tis. Kč. Příjmy z privatizace, které byly Ministerstvem financí na SŽDC poukázány v roce 2009 a zaúčtované do provozních výnosů představují částku 4 287 tis. Kč. Účetní zůstatková hodnota vyřazeného privatizovaného majetku za bytové domy v roce 2009 činí 4 027 tis. Kč.

Pohledávka za Ministerstvem financí za neuhrazené realizované privatizační projekty bytových domů za rok 2009 činí 3 621 tis. Kč. V roce 2008 činila 1 446 tis. Kč.

Z ostatního majetku mimo bytové domy bylo v roce 2009 realizováno 5 privatizačních projektů v celkové výši 1 757 tis. Kč.

Účetní zůstatková hodnota vyřazeného ostatního privatizovaného majetku v roce 2009 činí 7 122 tis. Kč, projekty byly realizované bez prodeje pohledávek.

Pohledávka za Ministerstvem financí za neuhrazené realizované privatizační projekty ostatních majetků činí 1 757 tis. Kč za rok 2009. V roce 2008 činila 6 468 tis. Kč

K 31. 12. 2009 SŽDC eviduje majetek určený k úhradě závazků převzatých po ČD, s.o. uvedený v příloze zákona o transformaci v celkové zůstatkové ceně 789 362 tis. Kč. K 31. 12. 2008 činila účetní zůstatková hodnota tohoto majetku 803 876 tis. Kč.

7.6. Prodej majetku

7.6.1. Prodej zbytného majetku
V případě majetku z přílohy zákona o transformaci, který nebyl vyhlášen do privatizace, je postupováno v souladu s návrhem pro nakládání s majetkem, schváleným u jednotlivých položek Správní radou SŽDC a projednaným Ministerstvem dopravy. V roce 2009 byl realizován 1 prodej ostatního majetku ve výši 13 300 tis. Kč zaúčtovaný do provozních výnosů. Účetní zůstatková hodnota vyřazeného ostatního majetku v roce 2009 činí 5 424 tis. Kč, projekty byly realizované bez prodeje pohledávek.

V roce 2008 byly realizovány formou přímého prodeje tři položky ostatního majetku v celkové výši sjednané kupní ceny 8 176 tis. Kč. V případě prodeje zbytného majetku železniční dopravní cesty bylo v roce 2008 uzavřeno celkem 103 obchodních případů, u nichž sjednaná kupní cena představuje částku celkem 26 923 tis. Kč.

7.6.2. Prodej bytových domů
V případě bytových objektů z přílohy zákona o transformaci, které z důvodu nevytvoření bytových družstev nájemníků nemohly být privatizovány, bylo přistoupeno k jejich přímému odprodeji. V roce 2009 byly přímým prodejem metodou obchodní veřejné soutěže prodány 3 bytové objekty za celkovou částku 666 tis. Kč. Účetní zůstatková hodnota prodaných bytových domů v roce 2009 činila 231 tis. Kč, projekty byly realizované bez prodeje pohledávek.

8. UDÁLOSTI PO DATU ÚČETNÍ ZÁVĚRKY

8.1. Odběr trakční elektrické energie
SŽDC uzavřela na základě platné legislativy a výsledků výběrového řízení s účinností od 1. 1. 2009 smlouvy pro zajištění dodávek trakční elektrické energie pro všechny dopravce a spotřebu všech ostatních zařízení SŽDC. Smlouvy byly na základě výsledků výběrového řízení uzavřeny se společností ČEZ Prodej, s.r.o. Na základě změny legislativy (novelizace energetického zákona) a z toho plynoucích požadavků nejvýznamnějších dopravců (České dráhy, a.s., ČD Cargo, a.s.) pro stanovení podmínek odběru elektrické energie upřesnila SŽDC ve smyslu platné smlouvy objem množství elektrické energie, který bude odebrán pro potřebu SŽDC v roce 2010. S uvedeným postupem společnost ČEZ Prodej, s.r.o. vyslovila nesouhlas a zahájila se SŽDC jednání o řešení rozdílu mezi původně předpokládaným a pravděpodobně realizovaným náhradním prodejem, který by podle ní mohl dosáhnout až 800 mil. Kč. Vedení SŽDC tento požadavek odmítá, jelikož dle jeho názoru nedošlo ze strany SŽDC k porušení smlouvy a je nadále postupováno plně v souladu s uzavřenou smlouvou. Konečný výsledek této záležitosti není možné v současné době stanovit a v účetní závěrce z tohoto důvodu nebyla zaúčtována žádná rezerva ani jiný závazek.

S výjimkou skutečností popsaných v předcházejících bodech této přílohy nedošlo po datu účetní závěrky k žádným dalším významným událostem, jež by vyžadovaly úpravu účetních výkazů nebo zveřejnění v účetní závěrce.

XVI. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

NA ZÁKLADĚ USTANOVENÍ § 118 ZÁKONA Č. 256/2004 SB., O PODNIKÁNÍ NA KAPITÁLOVÉM TRHU, V PLATNÉM ZNĚNÍ, DOPLŇUJEME ÚDAJE, KTERÉ NEJSOU OBSAŽENY V JINÝCH KAPITOLÁCH TÉTO VÝROČNÍ ZPRÁVY:

INFORMACE O ZÁSADÁCH A POSTUPECH VNITŘNÍ KONTROLY A PRAVIDLECH PŘÍSTUPU SŽDC K RIZIKŮM

Zásady a postupy vnitřní kontroly a zásady řízení rizik jsou zakomponovány v soustavě řídicích aktů SŽDC, jejímiž hlavními součástmi jsou statut, řády, ekonomická pravidla, směrnice a další vnitřní předpisy. Klíčovou roli v této oblasti mají směrnice Statut interního auditu a kontroly SŽDC, Manuál kontrolní činnosti, Inventarizace majetku a závazků SŽDC, Vnitřní kontrolní systém SŽDC – oblast finanční kontroly a Oběh účetních dokladů. Vnitřní kontrolní systém SŽDC splňuje požadavky zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole.

Řízení procesů společnosti managementem v jednotlivých fázích vychází z průběžného sledování a řízení rizik, která z těchto procesů a činností vyplývají.

Vedoucí zaměstnanci a pověření zaměstnanci provádějí předběžnou, průběžnou i následnou kontrolu hospodářských operací v rámci jednotlivých činností SŽDC. Kontrola sleduje dodržování právních i vnitropodnikových předpisů, hospodárnost operací a zajištění ochrany prostředků proti rizikům.

Nezávislou složkou vnitřního kontrolního systému je odbor interního auditu, který svou činnost vykonává v souladu s Mezinárodními standardy pro profesní praxi interního auditu.

Zaměření plánovaných vnitropodnikových kontrol a interních auditů vychází z ročního hodnocení rizik managementem a zahrnuje i následné ověření plnění přijatých opatření k odstranění dříve zjištěných nedostatků.

POPIS POSTUPŮ ROZHODOVÁNÍ A SLOŽENÍ ORGÁNŮ SŽDC

Statutární orgán
Statutárním orgánem je generální ředitel. Rozhoduje v souladu se Statutem organizace, obecně platnými právními předpisy a ostatními souvisejícími interními normami organizace. Statut schvaluje správní rada. V případě nepřítomnosti zastupuje statutární orgán určený zástupce. Některé pravomoci statutárního orgánu jsou v souladu s obecně platnými předpisy, organizačním řádem a podpisovým řádem organizace delegovány na další zaměstnance SŽDC. Delegace těchto oprávnění však spadá výlučně do kompetence statutárního orgánu organizace.

Správní rada
Rozhoduje v oblastech přesně definovaných platnými právními předpisy a Statutem organizace většinou hlasů všech členů podle jednacího řádu správní rady. Správní radu tvoří 7 členů jmenovaných vládou na návrh ministra dopravy, přičemž vláda ustanovuje z členů správní rady předsedu, který činnost správní rady řídí.

Výbor pro audit
V prosinci 2009 byl na základě zákona č. 93/2009 Sb., o auditorech, zřízen výbor pro audit, jehož předmětem činnosti je sledovat postup sestavování účetní závěrky, hodnotit účinnost vnitřní kontroly, interního auditu a řízení rizik, sledovat proces povinného auditu, doporučovat auditora pro povinný audit a posuzovat jeho nezávislost. Vzhledem k datu zřízení se výbor pro audit v počáteční fázi své činnosti zaměřil na sledování sestavení účetní závěrky k 31. 12. 2009 a proces jejího auditu. Principy rozhodování výboru pro audit stanovuje Statut organizace.

Jmenné složení jednotlivých orgánů zabezpečujících správu SŽDC je uvedeno v kapitole Vedení organizace.

Pro výkon funkce používají členové orgánů adresu organizace, tj. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město.

Z údajů poskytnutých od osob s řídící pravomocí (statutární orgán a správní rada) vyplývá, že neexistují střety zájmů osob s řídící pravomocí mezi funkcí, kterou vykonávají u SŽDC a mezi činností, kterou provádějí vně SŽDC. Vlastnoručně podepsaná prohlášení osob s řídící působností, týkající se otázky střetů zájmů, jsou uložena v sídle organizace.

PENĚŽNÍ A NATURÁLNÍ PŘÍJMY OSOB S ŘÍDÍCÍ PRAVOMOCÍ ZA ROK 2009

Peněžní a naturální příjmy statutárního orgánu	
Peněžní příjmy (v tis. Kč)	5 476
Naturální příjmy (v tis. Kč)	0
Počet vedoucích osob	2

Peněžní a naturální příjmy členů správní rady	
Peněžní příjmy (v tis. Kč)	1 170
Naturální příjmy (v tis. Kč)	0
Počet osob	7

PRINCIPY ODMĚŇOVÁNÍ OSOB S ŘÍDÍCÍ PRAVOMOCÍ

Statutárním orgánem je v souladu se Statutem organizace generální ředitel, který má ve vztahu k jednání jménem organizace stanoveného zástupce. V průběhu roku 2009 bylo odměňování stanoveno u generálního ředitele v manažerské smlouvě, jejíž podmínky schvaluje a vyhodnocuje správní rada organizace. V manažerské smlouvě je stanovena zaručená část mzdy, která je splatná měsíčně a nezaručená část mzdy, která se může vyplatit na základě vyhodnocení stanovených ukazatelů pro kalendářní rok. Stanovené podmínky pro výplatu byly v roce 2009 určeny ve vztahu ke splnění hlavních úkolů organizace, úrovni plnění úkolů stanovených správní radou a komplexnímu vyhodnocení manažerské úrovně generálního ředitele. Zástupce generálního ředitele má odměňování stanoveno v individuální dohodě o výši mzdy v souladu se směrnicí pro odměňování, výši mzdy v dohodě stanovuje a vyhodnocení schvaluje generální ředitel. Zaručená část mzdy v dohodě ve výši 80 % celkové sjednané mzdy je vyplácena měsíčně a zbývajících 20 % na základě komplexního hodnocení také s výplatou v příslušném kalendářním měsíci. Komplexní hodnocení obsahuje u zástupce generálního ředitele úroveň plnění úkolů stanovených generálním ředitelem a celkovou činnost řízeného úseku.

Členové správní rady jsou odměňováni v souladu s platnou legislativou pouze v případě, že nejsou osobami, které odměnu přijmout nesmí (na základě zákona č. 159/2006 Sb., o střetu zájmů, v platném znění), a zároveň mají ve smlouvě o výkonu funkce pevně stanovenou měsíční odměnu. Ze sedmi členů správní rady měli sjednánu tuto pasáž ve smlouvě o výkonu funkce v průběhu roku 2009 tři členové správní rady.

Členové orgánů organizace v průběhu roku 2009 neměli možnost čerpat žádné zaměstnanecké nebo jiné výhody, které nebyly obecně poskytovány všem zaměstnancům organizace.

INFORMACE O KODEXECH ŘÍZENÍ A SPRÁVY SPOLEČNOSTI

SŽDC důsledně dodržuje ustanovení všech právních předpisů, které se týkají povinností emitenta cenných papírů ve vztahu k zainteresovaným stranám, zejména zákona o podnikání na kapitálovém trhu, zákona o účetnictví, Obchodního zákoníku a zákona o auditorech. Ve vztahu k zaměstnancům SŽDC postupuje vždy v souladu s pracovním právem, úzce spolupracuje s odborovými organizacemi a poskytuje jim příslušné informace.

SŽDC se oficiálně nepřihlásila k principům některého z kodexů řízení a správy společnosti, které jsou uznávány a používány obchodními společnostmi v České republice, Evropské unii nebo zemích OECD. Důvodem je zejména specifická právní forma (státní organizace), která již ze své podstaty vylučuje kompatibilitu s řadou ustanovení uvedených kodexů.

STÁTNÍ, SOUDNÍ A ROZHODČÍ ŘÍZENÍ

SŽDC každoročně provádí podrobnou inventarizaci stavu jednotlivých sporů. Na základě odborného právního odhadu ztrát ze soudních sporů a ve vazbě na účetní zásadu opatrnosti SŽDC vytváří rezervu na soudní spory (viz příloha k účetní závěrce bod 3.7. a 4.10.).

Dopad státních, soudních a rozhodčích řízení na finanční situaci, resp. ziskovost SŽDC (kromě vytvořené rezervy a informací uvedených v příloze k účetní závěrce) nemá významný vliv.

ODMĚNY ÚČTOVANÉ AUDITORY

Odměny účtované auditory (údaje v tis. Kč)	
Odměna za povinný audit účetní závěrky	2 300
Odměna za jiné ověřovací služby	270
Odměna za jiné neauditorské služby statutárnímu auditorovi	10 087

Odměny za auditorskou činnost jsou tvořeny úhradami za povinný audit roční účetní závěrky roku 2008 a úhradami za jiné ověřovací služby. Odměny za jiné neauditorské služby statutárnímu auditorovi zahrnují konzultace k problematice účetní, daňové a právní, posouzení ekonomické efektivnosti a realizaci systému sledování a vyhodnocování nákladů tratí a regionů, týkající se alokace nákladů a výnosů na jednotlivé tratě dle jízdního řádu a příslušných obvodů.

DALŠÍ ÚDAJE, POŽADOVANÉ § 118 ZÁKONA Č. 256/2004 SB., O PODNIKÁNÍ NA KAPITÁLOVÉM TRHU, V PLATNÉM ZNĚNÍ, NEJSOU PRO SŽDC RELEVANTNÍ. NEJSOU PROTO UVÁDĚNY ANI NIJAK KOMENTOVÁNY.

OSOBA ODPOVĚDNÁ ZA VÝROČNÍ ZPRÁVU

Ing. Milan Novosad, ředitel odboru metodiky účetnictví

Čestné prohlášení osoby odpovědné za výroční zprávu

Prohlašuji, že údaje uvedené ve Výroční zprávě SŽDC za rok 2009 odpovídají skutečnosti. Žádné podstatné okolnosti, které by mohly ovlivnit přesné a správné posouzení SŽDC jako emitenta dluhopisů a jí vydaných dluhopisů, nebyly opomenuty či zkresleny.

V Praze dne 30. dubna 2010

Ing. Milan Novosad

XVII. IDENTIFIKAČNÍ A KONTAKTNÍ ÚDAJE

Název organizace:	Správa železniční dopravní cesty
Právní forma:	státní organizace
Zakladatel:	Česká republika (výkonem funkce zakladatele je pověřeno Ministerstvo dopravy ČR)
Datum vzniku:	1. 1. 2003
Identifikační číslo:	70994234
Rejstříkový soud:	Praha
Spisová značka:	oddíl A, vložka 48384
Sídlo organizace:	Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00
Telefon:	222 335 777
Fax:	222 335 299
Email:	szdc@szdc.cz
Internetová adresa:	www.szdc.cz

© 2010
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Design a produkce: ENTRE s.r.o.