



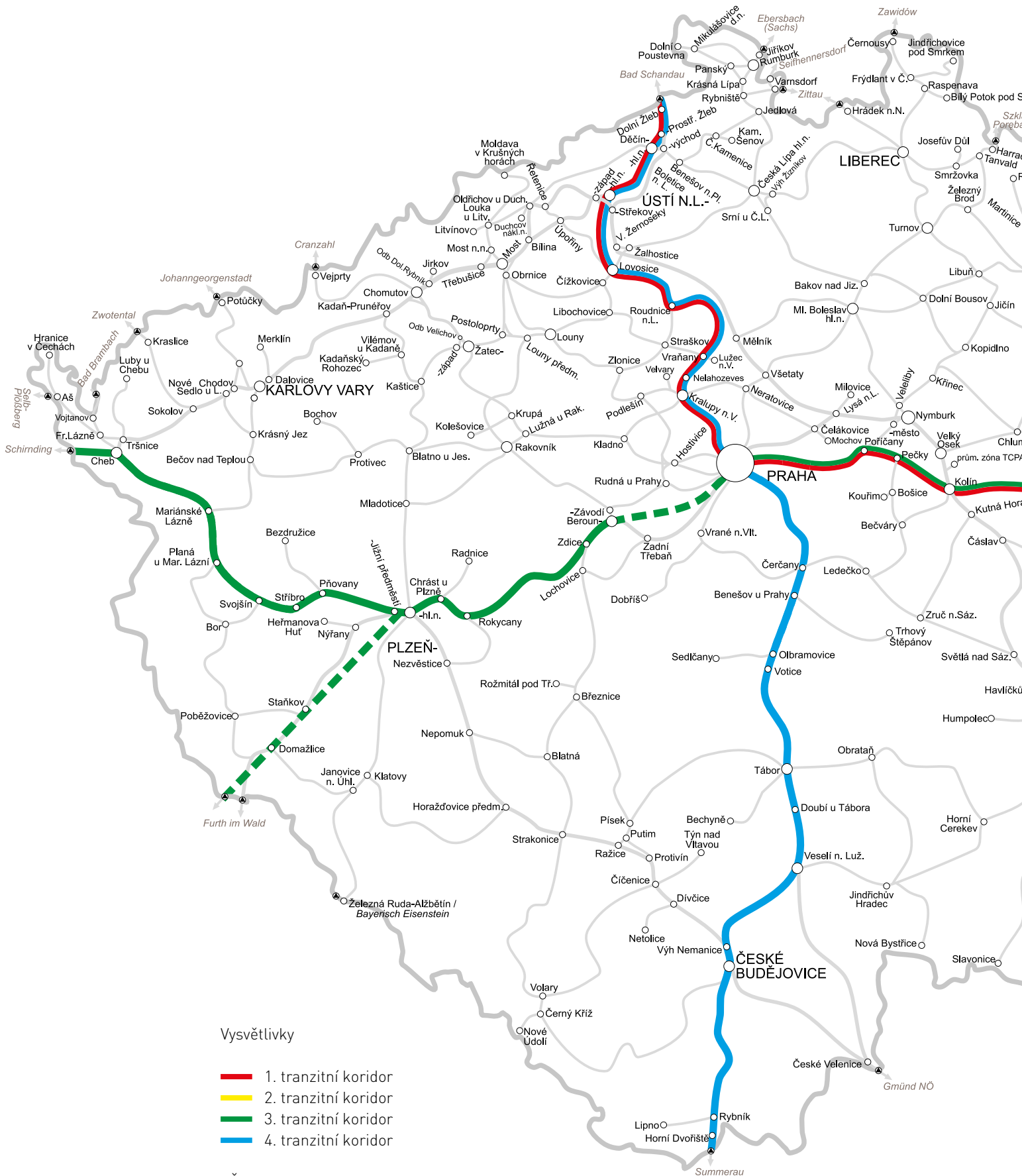
Správa železniční dopravní cesty

Stavíme na tradici,
vytváříme budoucnost

VÝROČNÍ ZPRÁVA 2010

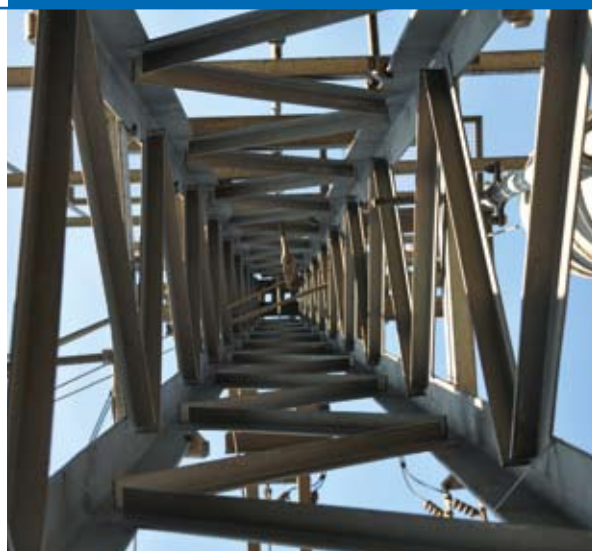
ŽELEZNIČNÍ SÍŤ ČESKÉ REPUBLIKY

Tranzitní koridory



ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ SŽDC

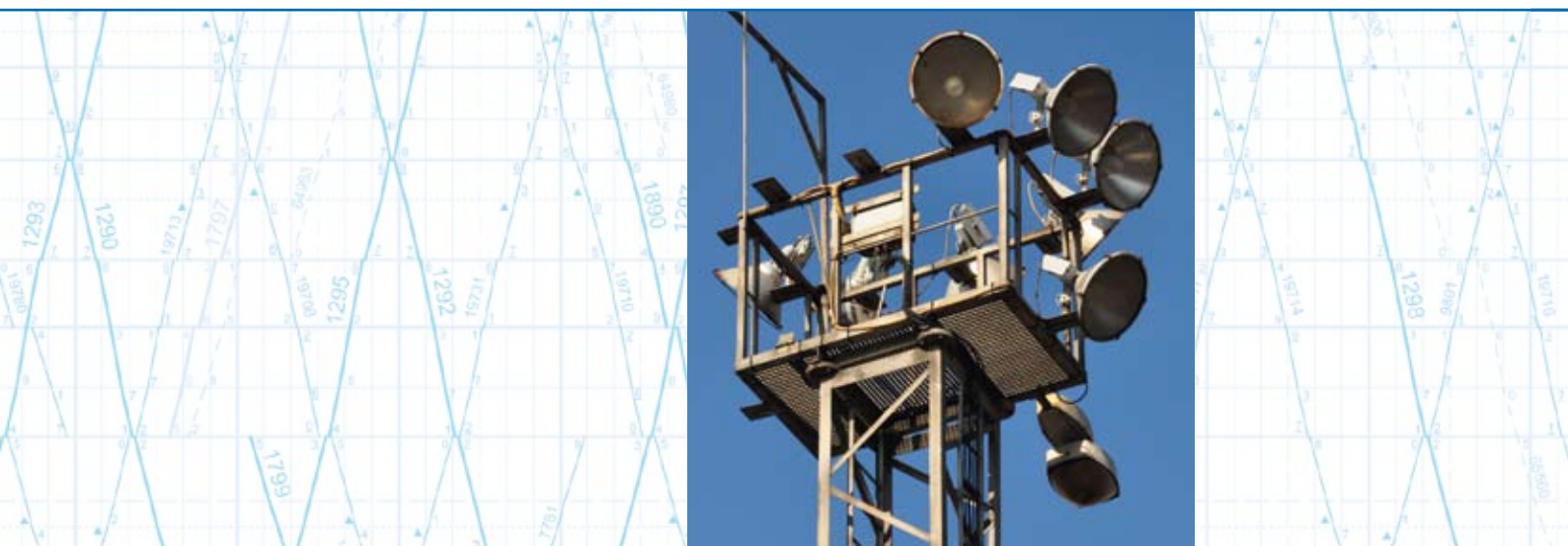
Ukazatel	Měrná jednotka	Množství
Délka tratí celkem	km	9 469
Délka elektrizovaných tratí	km	3 210
Délka tratí normálního rozchodu	km	9 446
Délka úzkorozchodných tratí	km	23
Délka jednokolejných tratí	km	7 563
Délka dvou a více kolejných tratí	km	1 906
Stavební délka kolejí celkem	km	15 566
Počet výhybkových jednotek	v. j.	24 721
Počet mostů	ks	6 731
Počet tunelů	ks	156
Celková délka mostů	m	151 435
Celková délka tunelů	m	42 441



OBSAH

I. Profil organizace	2
II. Úvodní slovo	4
III. Vedení organizace	8
IV. Provozování železniční dopravní cesty	14
V. Provozoschopnost železniční dopravní cesty	15
VI. Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty	16
VII. Používání železniční dopravní cesty dopravci	21
VIII. Bezpečnost provozování dráhy	24
IX. Nakládání s majetkem	26
X. Hospodaření organizace	27
XI. Personální a mzdová oblast, péče o zaměstnance	33
XII. Ochrana životního prostředí	34
XIII. Výzkum a vývoj	36
XIV. Mezinárodní spolupráce	38
XV. Další vývoj	40
XVI. Finanční část	42
XVII. Identifikační a kontaktní údaje	

Závěrka vydání této výroční zprávy je 25. 5. 2011.



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.

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.

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,
- rozvoj a modernizaci železniční dopravní cesty,
- přípravu podkladů pro sjednávání závazků veřejné služby,
- kontrolu užívání železniční dopravní cesty, provozu a provozuschopnosti dráhy,

Železniční svršek

Železniční svršek tvoří jízdní dráhu, která nese a vede kolejová vozidla

- 1** pružné bezpodkladnicové upevnění kolejnic na betonových pražcích
- 2** zhlaví železniční stanice (kolejové rozvětvení s výhybkami)
- 3** dvoukolejná železniční trať s pevnou jízdní dráhou



II. ÚVODNÍ SLOVO

Vážení obchodní přátelé, kolegyně, kolegové,

otevíráte výroční zprávu naší organizace. Publikaci ve formátu, jaký očekáváte spíše u soukromé akciové společnosti než u takové instituce, která má výjimečnou a velmi neobvyklou právní formu státní organizace. My ve Správě železniční dopravní cesty jsme však přesvědčeni, že samotná forma nutně neříká, jak je firma dynamická, produktivní, schopná správně hospodařit či poskytovat služby. Právní forma je totiž opravdu pouze forma. Jejím skutečným obsahem jsou vždy její lidé, jejich schopnosti, myšlenky, styl, sebedůvěra.

V posledních letech ekonomika naší země prochází složitým obdobím. Veřejné rozpočty jsou v problémech, které znamenají nakonec jedno jediné – vláda i další státní orgány šetří a snižují výdaje.

SŽDC nemůže zůstat mimo tento vývoj. Jako významný investor, který je státem pověřen vynakládat s maximálním efektem peníze určené na udržování a rozvoj železniční infrastruktury, máme obrovskou odpovědnost již od chvíle, co naše společnost vznikla. Ale nyní je tento tlak ještě větší a důraznější. S poklesem množství peněz, jaké jsou k dispozici, se zvláště zvyšuje nutnost vynakládat ty zbylé obezřetně a pečlivě zvážít každou korunu.

V posledních měsících jsme udělali řadu jednotlivých opatření. Některá z nich jsou vidět více a jejich dopady jsou okamžité, mnoho jiných je vidět méně, či se projeví až v nadcházejících obdobích. Našimi strategickými tahy jsou

efektivní směřování investic a úspory. Úspory v řádech miliard korun, ke kterým jsme došli tlakem na snižování cen, přehodnocením rozsahu některých staveb a v řadě případů pak také zmenšením rozsahu projektů. Skvělé je, že ušetřené miliardy nikam ze železnice neodejdou – použijeme je na další stavby, na které by jinak peníze nebyly. Takže za stejné peníze postavíme více kilometrů, pořídíme více zabezpečovací techniky, opravíme více infrastruktury. Z toho mám osobně velkou radost. Stejně tak mě těší úspěch našeho projektu zavedení elektronických aukcí a úspory, které díky tomu vykazujeme. Snižili jsme náklady v oblasti centrálních nákupů komodit, zavedli jsme elektronické aukce jako standardní mechanismus soutěže.

Naši firmu opustilo od počátku roku 2010 do konce března 2011 více než dvanáct procent zaměstnanců. Byli jsme nuceni snižovat mzdové náklady, zvýšit efektivitu našeho fungování, a to bez propouštění nejde. Na úrovni generálního ředitelství to bylo prakticky třicet procent. Počet těch, kdo pracují v terénu, tedy procentuálně poklesl daleko méně než počet manažerů, úředníků a dalšího podpůrného personálu. Nemám radost z propouštění – avšak jiná cesta nebyla vůbec myslitelná.

Rok 2010 byl pro Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci, obdobím, kdy bylo nutné rychle měnit zaběhnuté zvyky, přicházet s novými nápady a řešeními, znovu se ptát po tom, co je vlastně funkcí SŽDC, jaké jsou naše úkoly, jak si máme postavit cíle. Našli jsme odpovědi. Jdeme cestou



k podniku, který bude řízen stejně a se stejnými požadavky a nároky, jako podnik soukromý. Tvoříme z naší státní organizace firmu, která má jasně definovaný vztah k trhu, která se nezbavuje své společenské odpovědnosti, ale chce ji plnit prostřednictvím vysoké výkonnosti a efektivity srovnatelné s dobře řízeným soukromým podnikem. Firmu, která dokáže svým zákazníkům – osobním i nákladním dopravcům – poskytovat služby na nejvyšší možné úrovni.

Z hlediska státních financí budou tvrdé i příští roky. Tento stát si již nemůže dovolit luxus neefektivních a nepromyšlených investic. Rozhodování o potřebách a o nových projektech nebo opravách stávajících tratí je nutné dále zbavovat politických tlaků a podrobit je vždy především pečlivé ekonomické analýze a srovnání objemu vynaložených prostředků vzhledem k užítku, jaký přinesou pro dopravní obslužnost jak z hlediska dopravy osobní tak pochopitelně i nákladní.

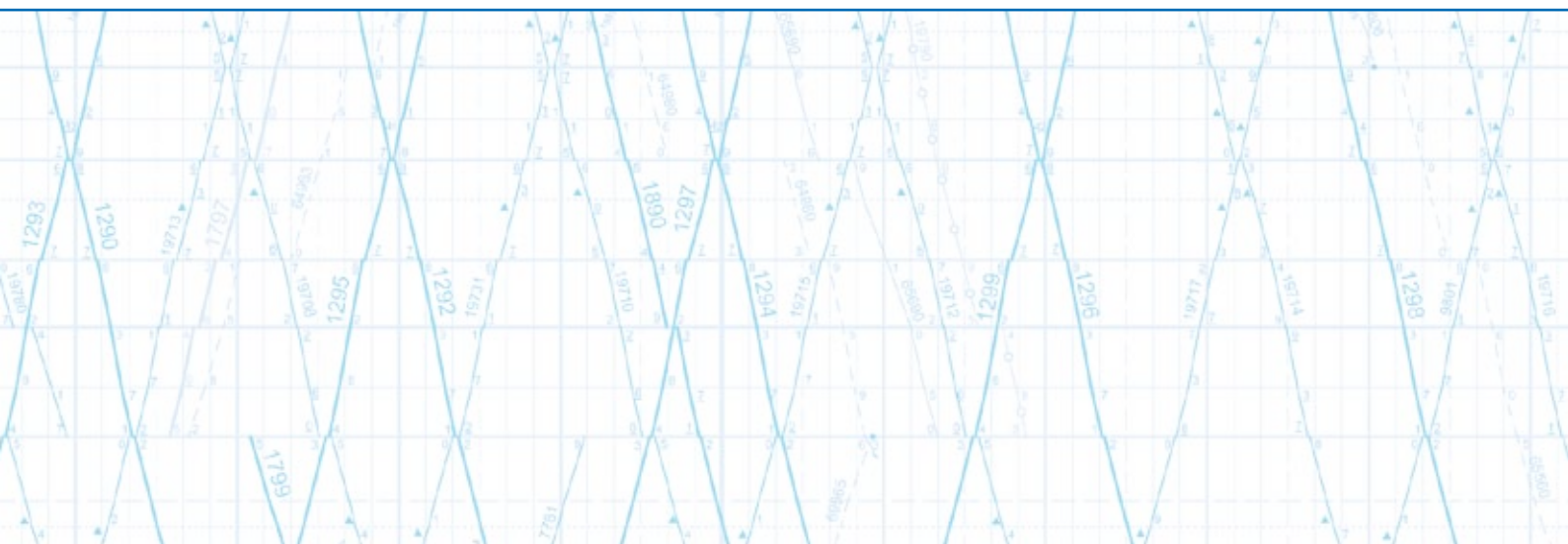
Již během roku 2011 navíc vytvoříme převedením části zaměstnanců a činností z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci, společnost, která bude představovat dokončení jedné etapy reformu na železnici. Bude to firma, která zajistí jak po stránce investiční, tak i po stránce údržby a bezpečnosti a také po stránce provozu podmínky k tomu, aby na našich železnicích mohli existovat plně konkurenční dopravci. Rok 2010 ukazuje, že máme šanci tento úkol zvládnout.

Chtěl bych za výsledky roku 2010 poděkovat všem zaměstnancům SŽDC, těm v manažerských

funkcích i těm z podpůrných struktur. Především však tisícům těch, kteří se starají přímo o provozuschopnost a bezpečnost železnice. Chci ujistit ty, kteří od nás odešli, že to nebylo lehké rozhodnutí a že si já i všichni ostatní vážíme toho, co pro naši společnost udělali.



Ing. Pavel Habarta, MBA
pověřený řízením organizace





Ing. Adolf Jílek
Předseda správní rady

Rok 2010 byl především ve znamení, a to zvláště 2. pololetí, změn managementu a též rekonstrukcí Správní rady. S proměnou personální byly přesněji definovány úkoly managementu pro loňský rok. Pokud bych je měl shrnout do dvou oblastí, pak tou první byla a je finanční stabilizace SŽDC, přehodnocení investic a tam, kde se to ukáže jako možné, dosáhnout snížení nákladů. Základním tématem tohoto úkolu jsou úspory, ostatně jak je i v programovém prohlášení vlády. Druhým úkolem pozměněného vedení je pak stanovit dlouhodobou strategii společnosti.

Vedení společnosti dosáhlo pokroku v řadě oblastí, především:

- ve snižování nákladů všude tam, kde to bylo možné a racionální a kde to nemělo nepříznivý vliv na služby poskytované občanům,
- v racionálním a ekonomickém využívání prostředků, které jsou k dispozici,
- ve zvyšování produktivity práce díky lepší organizaci, efektivnější službě a prosazování zásad férové soutěže.

V loňském roce zahájilo vedení SŽDC rozsáhlou proměnu v personální oblasti. Společnost během roku a čtvrt opustilo více než tisíc zaměstnanců, tedy zhruba každý devátý.

Jsem rád, že při hodnocení výsledků Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, za rok 2010 mohu konstatovat, že co se našich železnic týká, daří se nejen šetřit peníze daňových poplatníků, ale též pracovat dostatečně

transparentně a čitelně pro veřejnost. Vidím odvahu snižovat náklady a zároveň zjevnou snahu, aby tyto úspory nezasáhly kvalitu poskytované služby. Prosazování férového soutěžení mezi dodavateli je samozřejmostí, a to nejen prostřednictvím systému elektronických aukcí. Soutěže též plně respektují specifika oblasti a také nároky na kvalitu a odbornou způsobilost dodavatelů.

Je zřejmé, že management společnosti má jasnou a velmi konkrétní představu o příštím vývoji. Snaha o modernizaci SŽDC pokračuje. Nepochybuji o tom, že se jí podaří prosadit. Očekávám, že se v letošním roce podaří zcela naplnit projekt plnohodnotného správce a provozovatele moderní české železnice, na které provádějí železniční dopravu různí dopravci. S tím souvisí dokončení projektu „živá dopravní cesta“.

Ing. Adolf Jílek
Předseda správní rady

Návěstidlo

Základní prvek signalizační soustavy pro vizuální přenos informace strojvedoucímu

- 1 seřadovací návěstidlo s návěstí „posun zakázán“ (na fotografii společně se srážkovým čidlem elektrického ohřevu výměň)
- 2 cestové návěstidlo v železniční stanici Praha Masarykovo nádraží
- 3 stříšky návěstních svítilen zvyšující viditelnost návěstního znaku



III. VEDENÍ ORGANIZACE

Statutární orgán

Generální ředitel

Ing. Jan Komárek (do 30. 9. 2010)

1. zástupce generálního ředitele pověřený řízením organizace

Ing. Pavel Habarta, MBA (od 1. 10. 2010)

2. zástupce generálního ředitele

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 dráhy

Ing. Miroslav Konečný (do 30. 11. 2010); od 1. 12. 2010 do 31. 3. 2011 neobsazeno

Vedení SŽDC

Generální ředitel

Ing. Jan Komárek (do 30. 9. 2010)

1. zástupce generálního ředitele pověřený řízením organizace (od 1. 10. 2010) a náměstek generálního ředitele pro audit (od 23. 8. 2010)

Ing. Pavel Habarta, MBA

2. zástupce generálního ředitele a náměstek generálního ředitele pro strategii

Ing. Bohuslav Navrátil

Náměstek generálního ředitele pro techniku

Ing. Radek Vičar

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

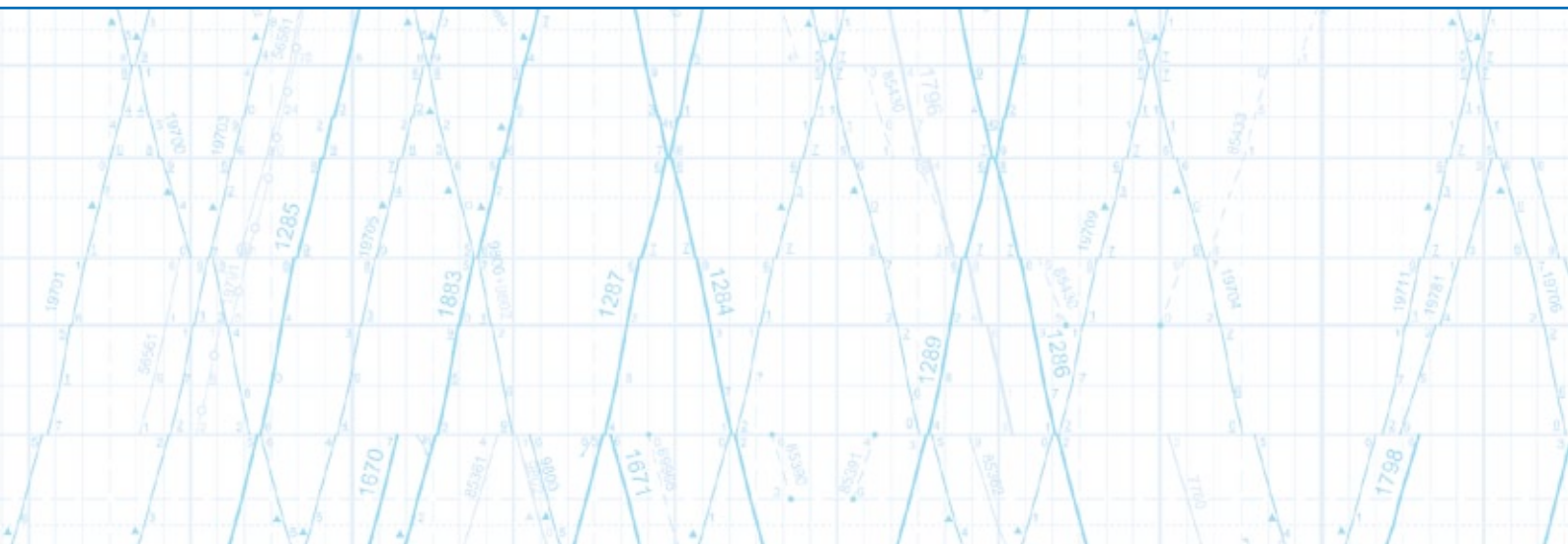
Ing. Vladimír Filip

Náměstek generálního ředitele pro majetek

Ing. Zita Karasová (do 17. 8. 2010); od 18. 8. 2010 neobsazeno, od 1. 11. 2010 pověřen řízením úseku Ing. Vladimír Filip

Náměstek generálního ředitele pro personalistiku

PhDr. Zdeněk Jílek



Správní rada

Předseda

Ing. Adolf Jílek

Členové

Mgr. Ivan Adamec

Roman Jurečko

Vlastimil Aubrecht (do 10. 11. 2010)

Václav Janout (do 10. 11. 2010)

Ing. František Sivera (do 10. 11. 2010)

Josef Smýkal (do 10. 11. 2010)

Ing. Lukáš Hampl (od 11. 11. 2010)

Mgr. Jakub Hodinář (od 11. 11. 2010)

Ing. Libor Joukl (od 11. 11. 2010)

Ing. Radim Vysloužil (od 11. 11. 2010)

Výbor pro audit

doc. Ing. Hana Březinová, CSc.

Ing. František Sivera (do 16. 11. 2010)

Josef Smýkal (do 19. 11. 2010)

Ing. Lukáš Hampl (od 14. 12. 2010)

Ing. Radim Vysloužil (od 14. 12. 2010)

Od 1. 4. 2011 byla zavedena nová organizační struktura ředitelství SŽDC

Od 1. 4. 2011 byla zrušena funkce náměstka generálního ředitele pro strategii, náměstka generálního ředitele pro techniku, náměstka generálního ředitele pro majetek, náměstka generálního ředitele pro personalistiku.

Vedení SŽDC od 1. 4. 2011

1. zástupce generálního ředitele pověřený řízením organizace a náměstek generálního ředitele pro audit

Ing. Pavel Habarta, MBA

2. zástupce generálního ředitele

Ing. Bohuslav Navrátil

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ing. Vladimír Filip

Náměstek generálního ředitele pro provozování dráhy

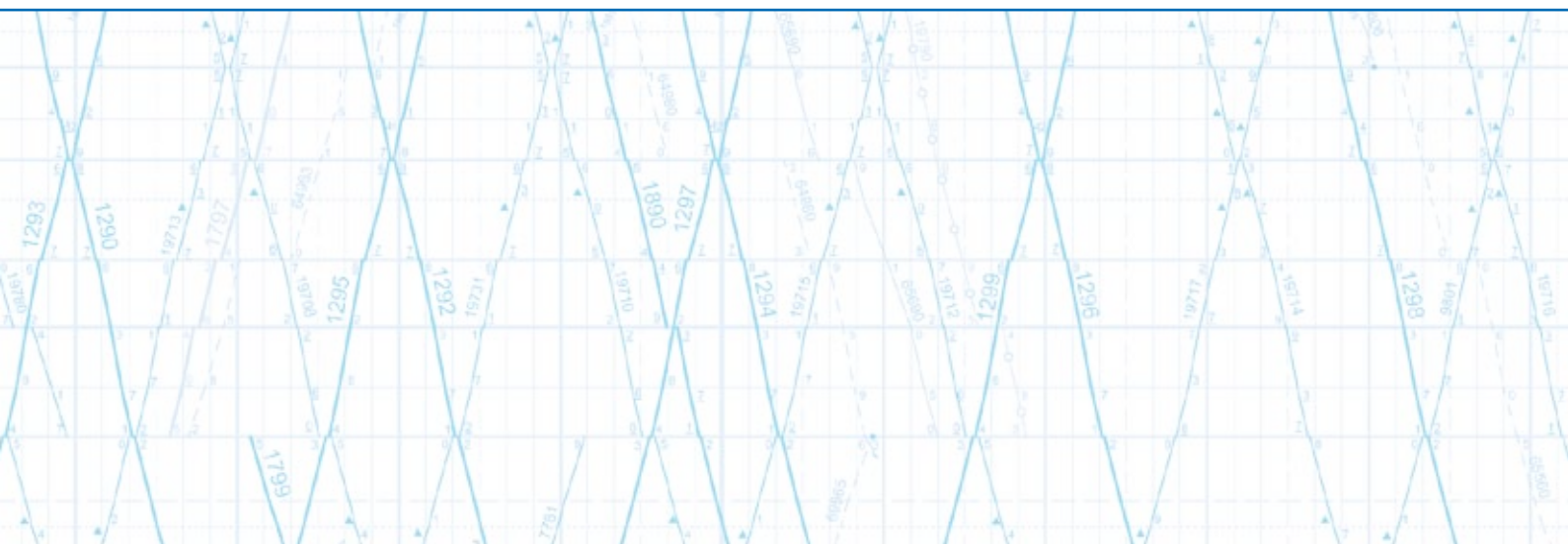
Ing. Jaromír Kadlec

Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy

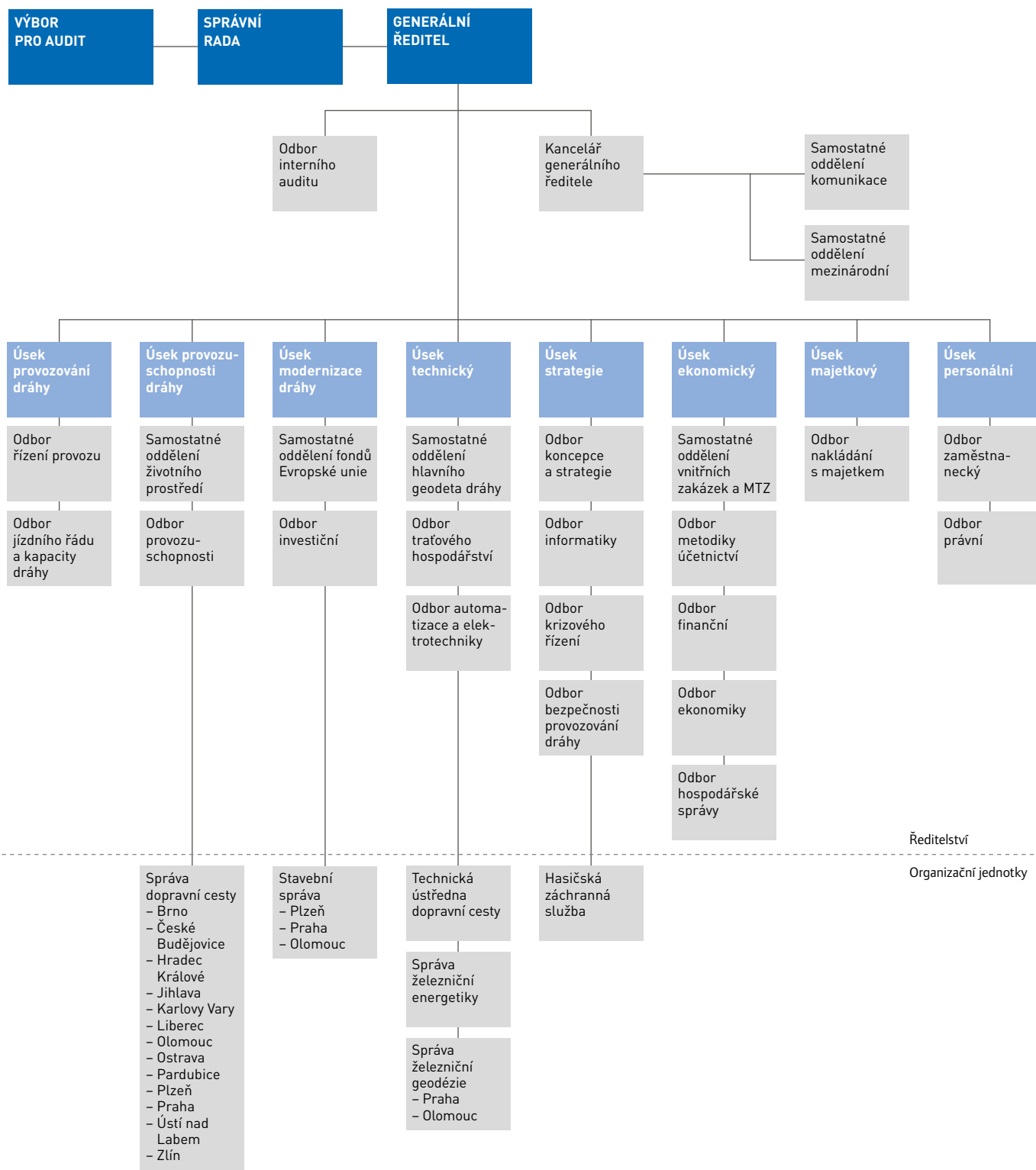
Ing. Josef Novobilský

Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy

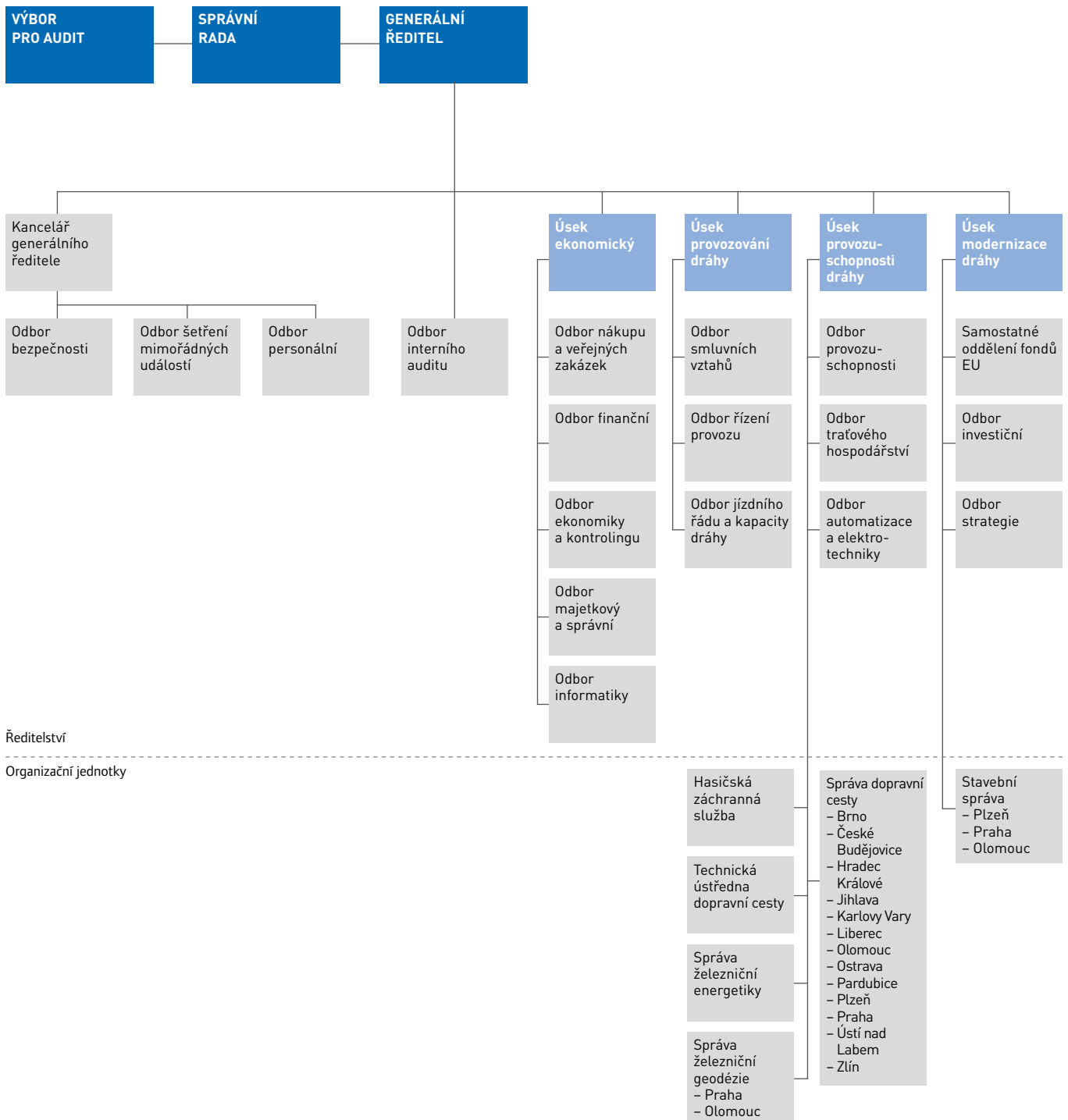
Ing. Jiří Martínek



Organizační struktura SŽDC k 31. 12. 2010



Organizační struktura SŽDC od 1. 4. 2011



Organizační jednotky SŽDC

Správa železniční dopravní cesty se organizačně člení na ředitelství a 21 organizačních jednotek: Správy dopravní cesty (13), Stavební správy (3), Správy železniční geodézie (2), Správa železniční energetiky (1), Technická ústředna dopravní cesty (1) a Hasičská záchranná služba (1).

Specifikace činností organizačních jednotek

Správa dopravní cesty

Zabezpečuje zejména správu, kontrolu, dohled, opravy a údržbu železniční dopravní cesty v daném regionu. Železniční dopravní cestou se rozumí železniční spodek, železniční svršek, železniční přejezdy, stavby a pevná zařízení nutná k ochraně proti nepříznivým vlivům dráhy, sdělovací zařízení pro přenos informací, zabezpečovací zařízení, elektrická zařízení, pevná zařízení pro měření, údržbu a opravy dráhy, budovy a zařízení drážní dopravy.

Stavební správa

Zabezpečuje zajištění a realizaci modernizace železniční sítě ČR.

Správa železniční geodézie

Zabezpečuje správu, kontrolu, dohled a činnosti v oblasti geodézie. Jedná se například o správu železničního geodetického bodového pole, správu jednotné železniční mapy, kontrolu geometrické polohy koleje nebo katastrální správu železničních pozemků.

Správa železniční energetiky

Zabezpečuje správu, dohled a kontrolu nad elektrickou distribuční sítí SŽDC a slouží pro potřeby železničních dopravců a dalších odběratelů.

Technická ústředna dopravní cesty

Zabezpečuje zejména rozvoj a technickou jednotnost zařízení železniční dopravní cesty a její diagnostiku.

Hasičská záchranná služba

Zabezpečuje činnosti v oblasti požární a záchranné při mimořádných událostech na železnici i mimo železnici. Je součástí integrovaného záchranného systému ČR. Spolupracuje s jednotlivými Správami dopravní cesty na zajištění provozuschopnosti dráhy.

Výhybka

Součástí železničního svršku umožňující přechod železničních vozidel z jedné koleje na druhou bez přerušení jízdy

- 1 jazyk výhybky – pohyblivá součást výhybky umožňující odbočení vozidla
- 2 výměňkové závaží zajišťující dotlačení jazyku výhybky k opornici, v pozadí výhybkový zámek umožňující nouzové zapevnění výhybky v jednom směru
- 3 štíhlá výhybka 1:26,5 – 2500 umožňující rychlost poježdění do odbočky 130 km/h.



IV. PROVOZOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

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

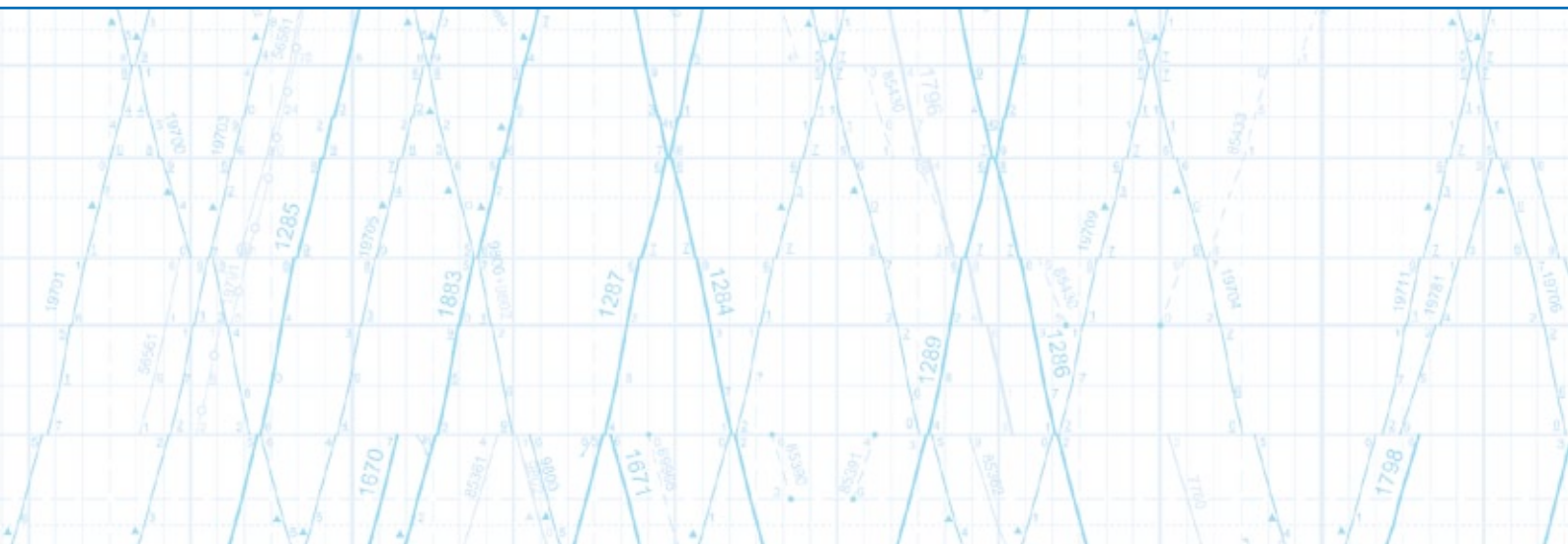
Povinnost SŽDC je podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů zajistit provozování dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu. Od 1. 7. 2008 zabezpečuje povinnosti provozovatele dráhy SŽDC vlastními prostředky. Pouze tzv. obsluhu dráhy (řízení provozu ve stanicích a na tratích) má SŽDC smluvně zajištěnou u operátora obsluhy dráhy, kterým jsou České dráhy, a.s. (dále „ČD, a.s.“).

Regionální dráhy Trutnov – Svoboda nad Úpou a Sokolov – Kraslice byly na základě nájemní smlouvy provozovány v roce 2010 společností VIAMONT a.s. Regionální dráha Milotice nad Opavou – Vrbo pod Pradědem byla provozována na základě nájemní smlouvy společností OKD, Doprava, akciová společnost, která 1. 5. 2010 změnila název na Advanced World Transport a.s.

Rozdělení provozovatelů dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu podle délky provozovaných tratí k 31. 12. 2010:

SŽDC	9 412 km
VIAMONT a.s.	37 km
Advanced World Transport a.s.	20 km

V roce 2010 vynaložila SŽDC na zajištění provozování železniční dopravní cesty náklady v úhrnné výši 5 605 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.



V. PROVOZUSCHOPNOST ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

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

V roce 2010 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 roce 2010 byla provozuschopnost dráhy značně ovlivněna extrémními povětrnostními podmínkami.

V květnu a červnu roku 2010 byla postižena povodněmi Morava (především SDC Olomouc, Ostrava a Zlín), v srpnu 2010 byl ničivými povodněmi postižen sever Čech (především SDC Liberec a Ústí nad Labem). Definitivní odstranění následků těchto povodní přetrvává až do roku 2011.

Zimní období roku 2010 lze z hlediska teplot hodnotit jako průměrné, z hlediska množství spadlých srážek jako velmi nadprůměrné. Specifikem zimy roku 2010 bylo nezvykle velké množství sněhu (30–50 cm) v oblastech, kde se v předchozích letech sněhové srážky vyskytovaly jen sporadicky (především SDC Praha, Pardubice). Dalšími specifiky zimy roku 2010 byla její délka, kdy se sněhová pokrývka i v nížinách udržela nepřetržitě po celé první tři měsíce roku a rovněž neobvyklá intenzita srážek v listopadu a prosinci 2010.

Ve 2. pololetí roku 2010 SŽDC zavedla nový systém vyhlašování stupňů zimního opatření, který umožnil SDC efektivnější nasazování mechanizace a lidských zdrojů (jak vlastních, tak najatých cizích právních subjektů) při zajišťování minimalizace vlivu povětrnostních podmínek na provozuschopnost dráhy.

Celkové náklady (bez odpisů a nákladů na odstranění škod po povodních) vynaložené na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty dosáhly v roce 2010, včetně centrálně vedených nákladů na zajištění provozuschopnosti, výše 8 771 mil. Kč. Dále byly realizovány akce v celkovém objemu 312 mil. Kč spojené s odstraňováním následků povodňových škod vzniklých v roce 2009 a 2010.

Přehled vybraných činností	Rok 2009	Rok 2010
úprava směrového a výškového uspořádání kolejí včetně doplnění kolejového lože	1 363 km	1 024 km
čištění kolejového lože – koleje včetně doplnění kolejového lože	110 km	83 km
zřizování bezстыkové koleje, svařování – koleje	163 km	89 km
zřizování bezстыkové koleje, svařování – výhybky	257 v. j.	205 v. j.
výměna kolejnic	336 km	144 km
výměna pražců včetně výškové úpravy koleje	126 296 ks	115 450 ks

Poznámka: Vybrané výkony v oblasti traťového hospodářství jsou prováděny podle potřeby na základě výsledků dohlédací činnosti a diagnostiky.

VI. MODERNIZACE A ROZVOJ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

V roce 2010 pokračovala příprava a realizace investiční výstavby zaměřená na modernizaci a rozvoj železniční infrastruktury zajištěná z finančních prostředků Operačního programu Doprava (dále „OPD“). Vlivem úsporných opatření ve druhé polovině roku 2010 došlo k významnému omezení prostředků plynoucích do dopravní infrastruktury cestou rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (dále „SFDI“). I přes úsporná opatření došlo k realizaci několika akcí potřebných k zajištění zvýšení bezpečnosti železničního provozu. Jednalo se především o racionalizace tratí, kde je stávající zabezpečovací zařízení nahrazováno zařízením nové generace s výrazným snížením faktoru vlivu lidského činitele. Racionalizační akce byly hrazeny převážně z prostředků negarantovaného úvěru SŽDC. Dále pokračovala realizace akcí nutných k zajištění zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech s cílem předcházení, resp. snížení vzniku kolizních situací v kritických místech dopravní cesty. Rekonstrukce a modernizace železničních přejezdů byly realizovány jako samostatné akce nebo jako nedílná součást jiných staveb, např. modernizací, racionalizací a rekonstrukcí tratí nebo traťových úseků.

Modernizace tranzitních železničních koridorů

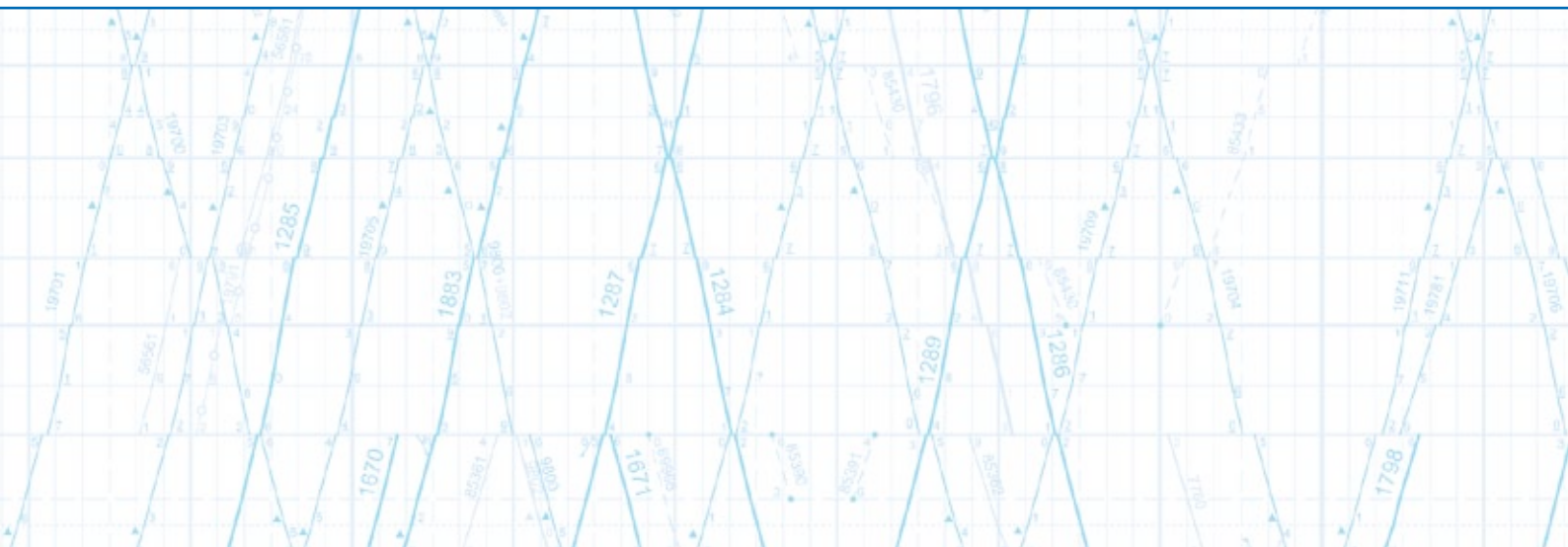
V roce 2010 pokračovaly práce na modernizaci tranzitních železničních koridorů. Na třetím tranzitním železničním koridoru na rameni Mosty u Jablunkova – Dětmorovice pokračovaly stavební práce na stavbách „Optimalizace trati státní hranice Slovenska – Mosty u Jablunkova – Bystřice nad Olší“ a „Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín“ s předpokládaným dokončením v roce 2012. Dále pokračují projektové práce na stavbách „Optimalizace trati

Bystřice nad Olší – Český Těšín, 2. část – žst. Český Těšín“ a „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice“.

V úseku mezi Prahou a Plzní pokračují stavební práce na stavbě „Optimalizace trati Beroun – Zbiroh“ s předpokládaným dokončením v roce 2012 a stavbě „Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany“, která má být dokončena v roce 2013. V roce 2011 se předpokládá zahájení stavby „Modernizace trati Rokycany – Plzeň“. Na úseku Praha – Beroun se řeší výběr nevhodnější varianty modernizace.

Na úseku mezi Plzní a Chebem jsou dokončeny stavby „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“ a „Optimalizace trati Planá u Mariánských Lázní – Cheb“ a pokračuje realizace stavby „Optimalizace trati Stříbro – Planá u Mariánských Lázní“ s předpokládaným dokončením v roce 2011. V roce 2011 se předpokládá zahájení stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru třetího tranzitního železničního koridoru“ a pokračují projektové práce na stavbě „Optimalizace trati Cheb – státní hranice“. Nově aktivovaná zabezpečovací zařízení na úseku Plzeň – Cheb jsou dálkově ovládána z provizorního dispečerského pracoviště v Plzni.

Na čtvrtém tranzitním železničním koridoru Horní Dvořiště – České Budějovice – Praha jsou dokončeny stavby „Optimalizace tratě Horní Dvořiště – České Budějovice“, „Modernizace tratě Veselí nad Lužnicí – Tábor – 1. část, Doubí u Tábora – Tábor“, „Optimalizace tratě Benešov u Prahy – Strančice“ a „Optimalizace tratě Strančice – Praha Hostivař“. Pokračuje realizace stavby „Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy“ s předpokládaným dokončením v roce



2013 a byla zahájena stavba „Modernizace trati České Budějovice – Nemanice“. K realizaci je připravena stavba „Modernizace tratě Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 2. část úsek Horusice – Veselí nad Lužnicí“ a na zbývajících stavbách pokračují projektové práce. Termíny zahájení realizace staveb v úseku Tábor – České Budějovice velkou měrou závisí na výši zdrojů OPD a na dalších rozhodnutích ze strany Ministerstva dopravy.

Modernizace rozhodujících železničních uzlů v trase koridorů

V návaznosti na modernizaci tranzitních železničních koridorů probíhá modernizace důležitých železničních uzlů. Dokončeny jsou již průjezdy železničními uzly Děčín, Ústí nad Labem, Kolín, Choceň, Břeclav 1. stavba, Bohumín a stavba „Brno - 1. část odstavného nádraží“. V pražském uzlu byly dokončeny stavby „Modernizace západní části Praha hlavní nádraží“, „Nové spojení“ a „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Běchovice, 1. část“. V realizaci je stavba průjezdů železničním uzlem Přerov a je ukončena příprava stavby průjezdu uzlem Olomouc. Připravují se stavby „Optimalizace trati Praha-Holešovice – Praha-Bubeneč“ a „Modernizace traťového úseku Praha-Běchovice – Úvaly“, kterými se dokončí průjezd prvním tranzitním železničním koridorem pražským uzlem. Pokračují přípravné práce pro stavby na úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n. a Praha hl. n. – Praha-Smíchov, které propojí třetí a čtvrtý tranzitní železniční koridor v pražském uzlu. Termíny zahájení realizace staveb pražského uzlu se odvíjí od disponibilních finančních zdrojů a od příslušných rozhodnutí na úrovni Ministerstva dopravy. Dále pokračují přípravné

práce pro průjezdy uzly Ústí nad Orlicí, Plzeň, Brno, Pardubice a Česká Třebová.

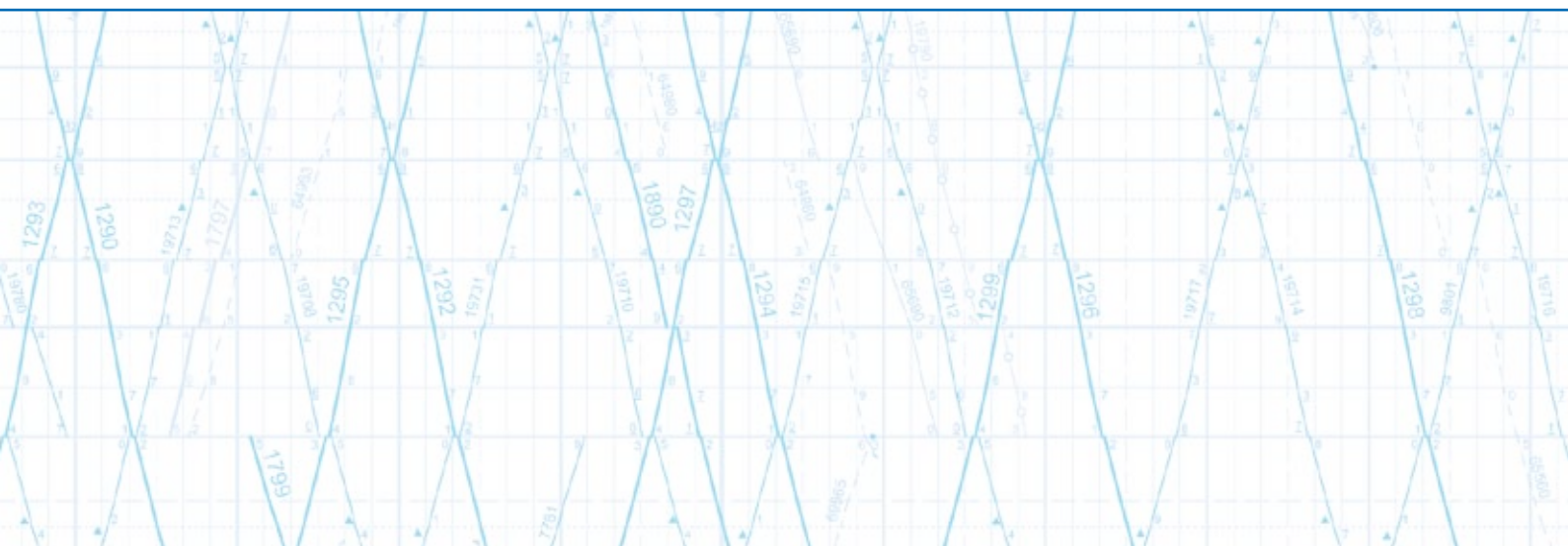
Elektrizace tratí a napájecí systémy

Mezi další významné investiční akce patří elektrizace tratí. Do provozu byly předány elektrizace tratí Letohrad – Lichkov, Česká Velenice – České Budějovice, Zábřeh na Moravě – Šumperk, Šatov – Znojmo a Lysá nad Labem – Milovice. V přípravě jsou úseky Brno – Zastávka u Brna a Otrokovice – Zlín.

V rámci koridorových staveb probíhá postupná rekonstrukce trakčního vedení a napájecích stanic. V roce 2010 byla v rámci stavby „Optimalizace trati státní hranice Slovenska – Mosty u Jablunkova – Bystřice nad Olší“ dokončena výstavba nové trakční měřírny v Mostech u Jablunkova, rekonstrukce trakční měřírny v Jablunkově a výměna trakčního vedení. Ve stavbě „Optimalizace Planá u Mariánských Lázní – Cheb“ byla dokončena rekonstrukce trakční transformovny Jindřichov u Chebu a spínacích stanic v železničních stanicích Lipová u Chebu a Lázně Kynžvart. Dále byla dokončena rekonstrukce trakční transformovny Planá u Mariánských Lázní. Ve stavbě „Optimalizace trati Beroun – Zbiroh“ byla dokončena rekonstrukce trakčního vedení v úseku Beroun – Zdice a trakční transformovna v železniční stanici Zdice a ve stavbě „Optimalizace trati Benešov – Strančice“ byla dokončena rekonstrukce kombinované napájecí stanice v železniční stanici Benešov u Prahy.

Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech

V roce 2010 byla nadále věnována zvýšená pozornost přejezdům, představujícím kritická



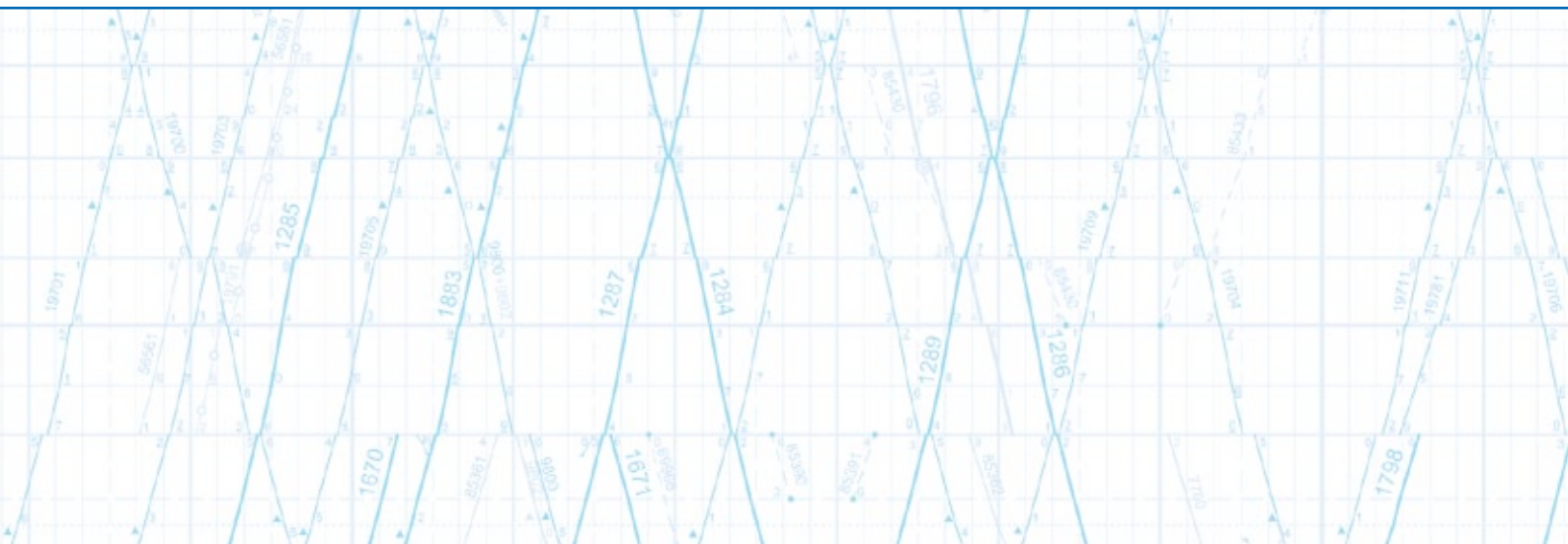
místa střetů vozidel silniční a železniční dopravy. V rámci programu „Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech“ byly v roce 2010 realizovány desítky rekonstrukcí přejezdů a přejezdových zabezpečovacích zařízení (přejezdová zabezpečovací zařízení světelná dále „PZS“).

Jako příklady lze uvést: „Výstavba PZS v km 27,966 a 28,752 H. Brod – Pardubice – Rosice n. L.“, „Výstavba PZS v km 64,364, 65,065, 65,606 trati Čičenice – Volary“, „Rekonstrukce přejezdu v km 90,412 v železniční stanici Jihlava město“, „Výstavby PZS v km 6,710 trati Karlovy Vary – Potůčky“, „Rekonstrukce přejezdu v km 56,150 trati Horažďovice předměstí – Domažlice“, „Racionalizace v trati Jaroměř – Stará Paka – Železný Brod, 2. stavba: PZS km 89,407, PZS km 92,572, PZS km 93,097, PZS km 94,861, PZS km 95,315, PZS km 100,163, PZS km 102,017, PZS km 102,544“, „Rekonstrukce přejezdu km 66,375 trati Veselí nad Moravou – Vrbovice“, „Rekonstrukce přejezdu km 88,578 trati Veselí nad Moravou – Kunovice“, „Rekonstrukce přejezdové konstrukce km 32,966 Brno – Přerov“, „Rekonstrukce PZS v km 27,028 tratě Skalice nad Svitavou – Chornice“, „Rekonstrukce PZS v km 22,139 trati Suchdol n. O. – Budišov n. B.“, „Výstavba PZS v km 2,560 trati Opava východ – Hradec nad Moravicí“, „Výstavba PZS v km 37,861 trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou“, „Výstavba PZS v km 5,093 trati Suchdol nad Odrou – Nový Jičín“, „Výstavba PZS v km 91,493 trati Krnov – Opava východ“, „Výstavba PZS v km 1,707 trati Krnov – Jindřichov ve Slezsku“, „Rekonstrukce PZS v km 156,117 trati Vlárský průmysk – Staré město u Uherského Hradiště“, „Rekonstrukce PZS v km 144,188 trati

Vlárský průmysk – Staré město u Uherského Hradiště“, „Rekonstrukce PZS v km 8,605 a 9,109 Újezdec u Luhačovic – Luhačovice“, „Rekonstrukce povrchu přejezdu v km 37,308 trati Valašské Meziříčí – Vsetín“, „Rekonstrukce PZS v km 49,051 trati Kojetín – Valašské Meziříčí“.

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

Do dalších významných investičních akcí patří stavby zajišťující interoperabilitu železniční sítě. Po výstavbě digitálního rádiového systému GSM-R na prvním tranzitním železničním koridoru Děčín – Kolín – Břeclav a na druhém tranzitním železničním koridoru Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné 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 vyhodnocování pilotního projektu evropského zabezpečovacího zařízení ETCS (Evropský vlakový zabezpečovač) v úseku Poříčany – Kolín, na který má navázat realizace v úseku Kolín – Břeclav – státní hranice Rakousko/Slovensko a následně Kolín – Praha – Děčín – státní hranice Německo. V realizaci je výstavba centrálního dispečerského pracoviště v Přerově, které bude řídit provoz všech koridorových tratí v oblasti Moravy a projektuje se druhé centrální dispečerské pracoviště, které bude umístěno v Praze a bude řídit provoz na koridorových tratích v oblasti Čech.



Racionalizační akce

V roce 2010 byly v rámci programu racionalizace dokončeny akce „Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení Střelice – Hrušovany n/J, 1. etapa“, „Racionalizace trati Jaroměř – Stará Paka – Železný Brod 2. část“ a „Racionalizace trati Svitavy – Žďárec u Skutče“.

V roce 2011 a v příštích obdobích bude snaha navázat na akce racionalizačního charakteru z let minulých. V návrhu 1. rozpočtového opatření pro rok 2011 byly zpracovány akce: dálkově ovládané zabezpečovací zařízení Františkovy Lázně – Aš, dálkově ovládané zabezpečovací zařízení Česká Třebová – Přerov, dálkově ovládané zabezpečovací zařízení Břeclav – Brno, jejichž realizace se v případě schválení rozpočtovým opatřením předpokládá v letech 2011–2012. Realizací se předpokládá, kromě výrazného zlepšení technických aspektů ovlivňujících vliv lidského činitele na bezpečnost drážní dopravy, také úspora provozních zaměstnanců.

Optimalizace a rekonstrukce dalších tratí

V roce 2010 byla ukončena „Optimalizace tratě České Velenice – Veselí nad Lužnicí – 1. stavba“, v rámci které proběhla celková změna kolejového řešení železniční stanice České Velenice, vybavení dotčené stanice novými technologiemi a její elektrizace střídavou trakcí 25 kV 50 Hz. Dále byla dokončena stavba „Výstavba železniční stanice Silůvky“.

Byla zahájena rekonstrukce železniční stanice Bojkovice s předpokládaným dokončením na začátku roku 2011 a rekonstrukce železniční stanice Nesovice 2. část.

Byla dokončena příprava stavby „Kolejové úpravy v železniční stanici Stará Paka pro DOZ“. Zahájení realizace se předpokládá v průběhu roku 2011.

Připravuje se modernizace trati Hradec Králové – Pardubice se zdvojkolejněním úseku Stěblová – Opatovice nad Labem, optimalizace tratí Ostrava – Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín a Lysá nad Labem – Praha Vysočany. Pro realizaci v delším časovém horizontu se dále připravují nové tratě v úsecích Choceň – Ústí nad Orlicí, Brno – Přerov a Plzeň – Česká Kubice.

Předpokládaný vývoj

Předpokládané zdroje finančních prostředků a výše přidělovaných dotací v následujících letech vychází ze strategických cílů a priorit schválených usnesením č. 237 Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR ze dne 15. 12. 2010 v souhrnném materiálu „Rozpočet SFDI pro rok 2011 a střednědobý výhled na roky 2012 a 2013“.

V rámci investiční výstavby se v následujících letech počítá s realizací akcí, které přispívají k zajištění kvalitního spojení České republiky s ostatními zeměmi, včetně respektování vnitrostátních potřeb rychlého a kvalitního spojení mezi jednotlivými regiony České republiky. Hlavním přínosem modernizace je zvýšení cestovní rychlosti, bezpečnosti a kultury cestování, zvýšení kapacity dráhy, zvýšení spolehlivosti a pravidelnosti v osobní a nákladní dopravě a snižování zátěže životního prostředí.

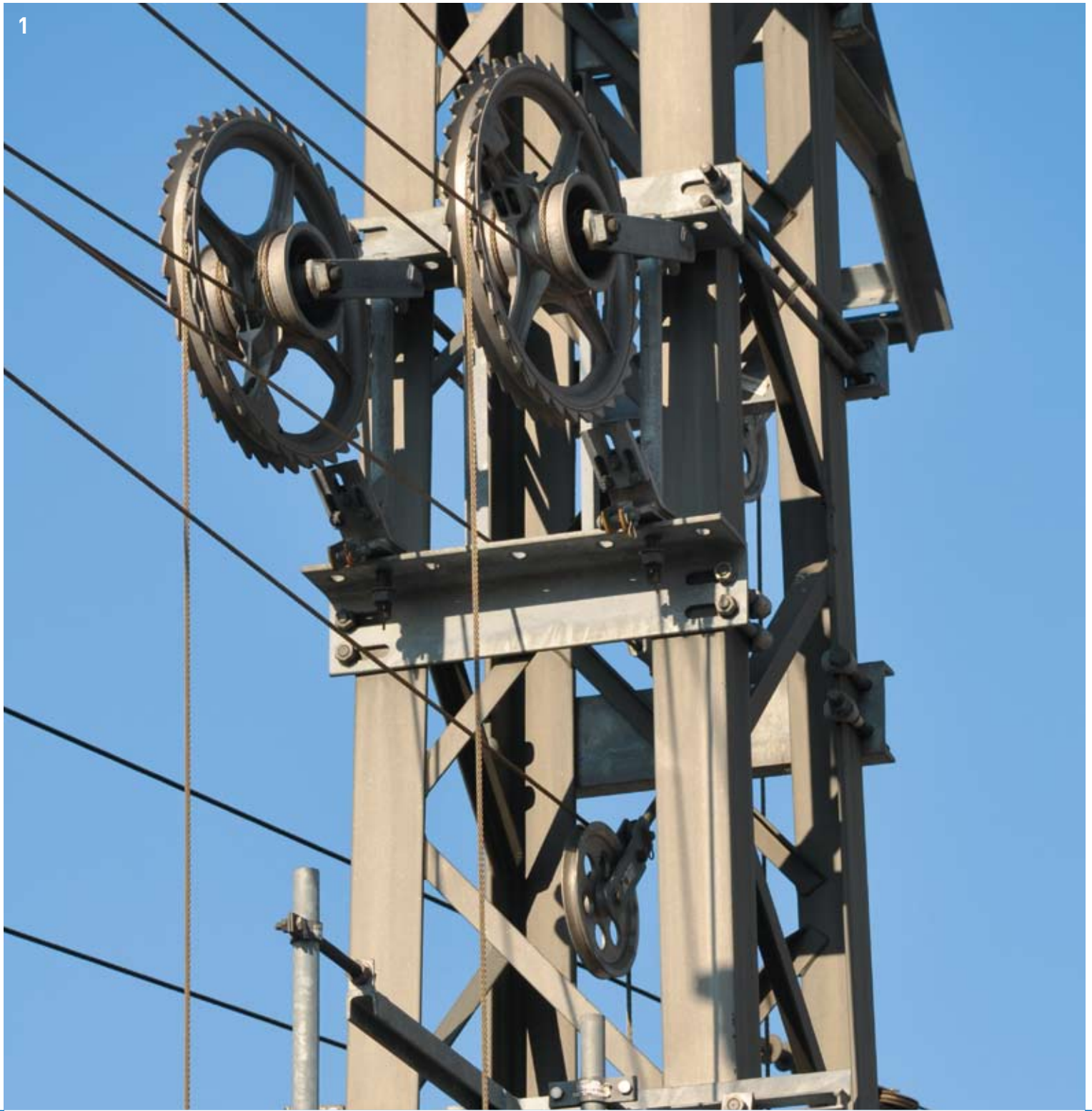
Předpokládaný vývoj finančních zdrojů investiční výstavby v roce 2011–2013

(údaje v mil. Kč)

Zdroj finančních prostředků	Předpoklad dotace		
	2011	2012	2013
OPD	6 521,50	7 661,00	7 926,46
EIB	3 692,71	3 056,24	3 426,57
SFDI	4 790,01	5 224,99	4 735,29
Celkem	15 004,22	15 942,23	16 088,32

Zdroj: SŽDC, s.o.

1



2



3



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 2009 vzrostl. Zvýšil se především počet dopravců, kteří provozují osobní dopravu.

Vývoj počtu dopravců (údaje jsou k 31. 12. příslušného roku):

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Počet dopravců	46	50	52	53	56	53	62	68

Výkony dopravců v letech 2006–2010:

Rok		2006	2007	2008	2009	2010
Osobní doprava	[vlkm]	116 302 650	118 387 288	121 939 150	125 911 649	123 268 921
Nákladní doprava	[vlkm]	42 084 461	43 466 460	43 685 964	36 594 939	36 926 304
Celkem	[vlkm]	158 387 111	161 853 748	165 625 114	162 506 588	160 195 225
Osobní doprava	[tis. hrtkm]	22 594 373	23 103 133	24 155 227	24 989 309	23 711 845
Nákladní doprava	[tis. hrtkm]	37 857 278	39 250 794	37 996 173	30 584 797	32 516 559
Celkem	[tis. hrtkm]	60 451 651	62 353 927	62 151 400	55 574 106	56 228 404

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.

Trakční vedení

Základní a nezbytná součást infrastruktury pro přenos elektrické energie na elektrická hnací vozidla (lokomotivy)

- 1 napínací systém trolejového vedení
- 2 nosná konstrukce trolejového vedení nad více kolejemi (brána)
- 3 trakční odpojovače v úrovni kostela Svatého Cyrila a Metoděje v Praze

Podíl dopravců na výkonech v nákladní dopravě v roce 2009 a 2010 (%):

Dopravce	hrtkm 2009	vlkm 2009	hrtkm 2010	vlkm 2010
ČD Cargo, a.s.	88,77	79,54	86,84	78,19
Advanced World Transport a.s.	5,18	3,56	5,63	4,14
UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.	2,80	2,21	3,62	2,96
České dráhy, a.s.	0,39	3,38	0,89	4,28
Ostravská dopravní společnost, a.s.	0,42	0,30	0,73	0,52
PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA	-	-	0,42	0,44
Traťová strojní společnost, a.s.	0,50	1,38	0,37	0,99
BF Logistics s.r.o.	0,19	0,23	0,29	0,28
LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o.	0,05	0,04	0,20	0,14
Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s.	0,10	0,09	0,13	0,10
Ostatní dopravci	1,60	9,27	0,88	7,96

Poznámka:

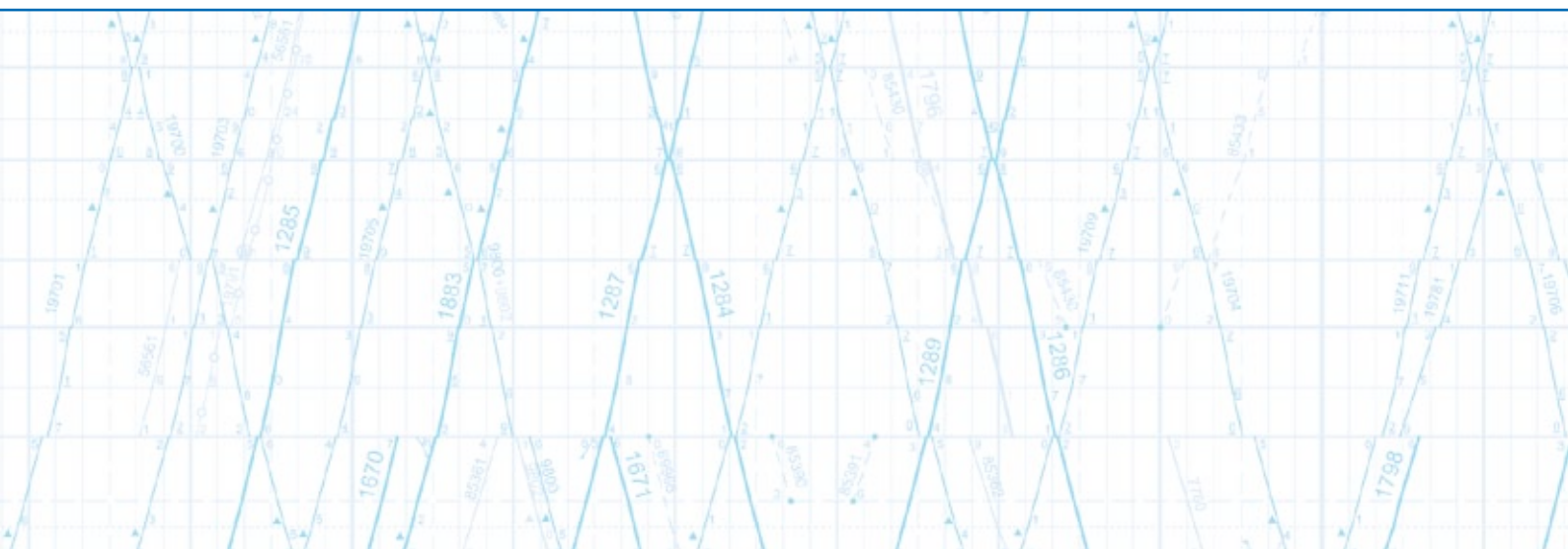
OKD, Doprava, akciová společnost, změnila od 1. 5. 2010 název na Advanced World Transport a.s.

Podíl dopravců na výkonech v osobní dopravě 2009 a 2010 (%):

Dopravce	hrtkm 2009	vlkm 2009	hrtkm 2010	vlkm 2010
České dráhy, a.s.	99,82	99,18	99,76	99,04
VIAMONT a.s.	0,13	0,60	0,16	0,76
RAILTRASPOT s.r.o.	0,02	0,08	0,03	0,07
RegioJet a.s.	-	-	0,02	0,05
Vogtlandbahn-GmbH, organizační složka	-	-	0,01	0,02
Ostatní dopravci	0,03	0,14	0,02	0,06

Cena za použití železniční dopravní cesty je cenou regulovanou. Maximální ceny stanovuje Ministerstvo financí. Od 1. 1. 2009 došlo ke snížení ceny 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 poklesu příjmů za použití železniční dopravní cesty jak v roce 2009 tak i v roce 2010. V závěru roku 2010 byla projednána částečná úprava ceny za použití železniční dopravní cesty pro rok 2011, kdy dochází k částečnému zvýšení cen za osobní vlaky, které nezajišťují základní dopravní obslužnost krajů a snížení ceny pro nákladní vlaky.



SŽDC jako přidělitel ve smyslu zákona o dráhách přiděluje kapacitu dopravní cesty za cenu sjednanou podle platných cenových předpisů, 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 mimo jiné i podrobné podmínky pro přidělování kapacity dráhy.

Pro sestavu jízdního řádu 2010/2011 si podle Prohlášení o dráze celostátní a regionální požádalo o přidělení kapacity celkem

21 dopravců, z toho 11 dopravců požádalo o přidělení kapacity pro osobní dopravu. Po provedené koordinaci byla dopravcům kapacita přidělena a jejich požadavky byly zapracovány do jízdního řádu 2010/2011, který vstoupil v platnost 12. 12. 2010.

Dne 26. 11. 2010 vydala SŽDC Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro sestavu jízdního řádu 2011/2012. Tento dokument je opět zpracován podle společné struktury RailNetEurope. Termín uzávěrky požadavků dopravců na přidělení kapacity dopravní cesty byl stanoven na 11. 4. 2011.

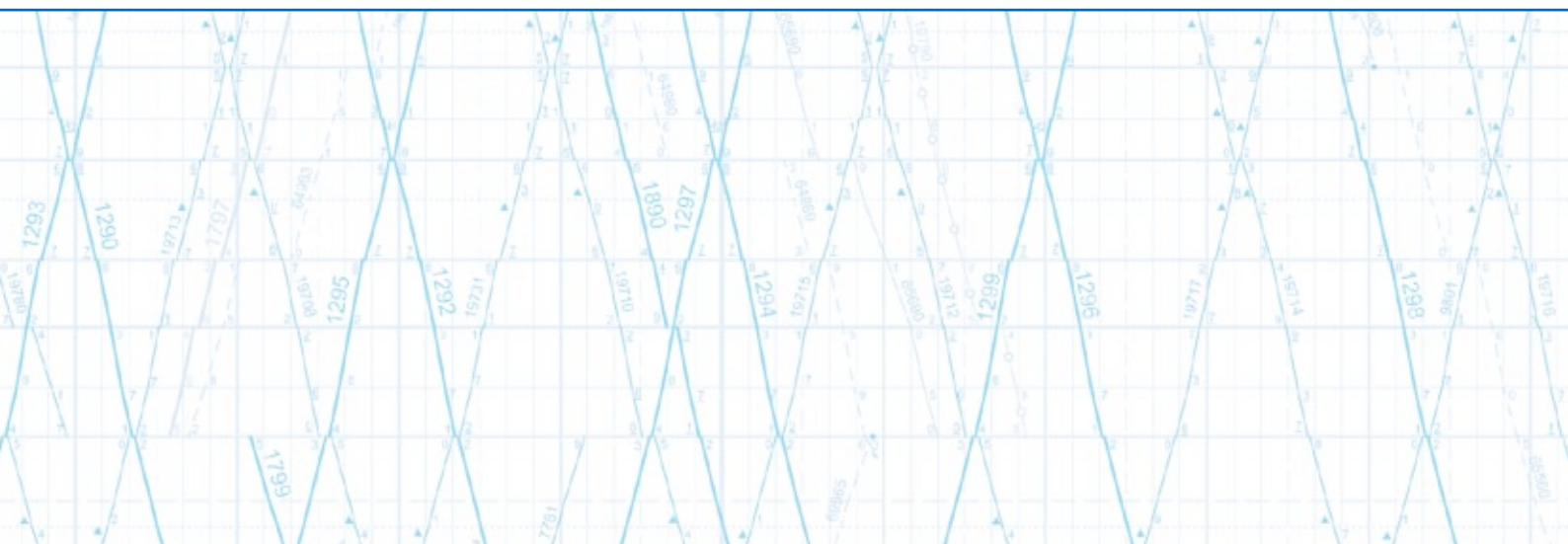
V roce 2010 přidělila SŽDC v rámci jednotlivých procesů přidělování kapacity celkem 4 135 468 tras:

Typ kapacity	2006	2007	2008	2009	2010
V rámci sestavy jízdního řádu	4 680 458	4 355 258	4 237 416	3 886 141	3 759 730
V rámci změny jízdního řádu	68 720	77 986	163 433	167 490	128 949
Ad hoc standardní	18 058	60 408	43 169	77 479	83 623
Žádosti ve zbytkové kapacitě	50 832	78 299	150 691	148 575	163 166
Celkem	4 818 068	4 571 951	4 594 709	4 279 685	4 135 468

Poznámka:
ad hoc – kapacita přidělená pro jednotlivý případ

SŽDC bude vytvářet i nadále příznivé podmínky pro přístup nových dopravců na železniční dopravní cestu, kterou provozuje SŽDC, a i nadále dbát na zajištění nediskriminačního přístupu dopravců na železniční dopravní

cestu a řádný nediskriminační výběr poplatků za použití dráhy.



VIII. BEZPEČNOST PROVOZOVÁNÍ DRÁHY

Jedním z hlavních parametrů provozování dráhy a drážní dopravy je oblast bezpečnosti. Zajištění činností spojených s plněním povinností provozovatele dráhy a drážní dopravy vyplývajících z ustanovení zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění a vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách zabezpečuje odbor bezpečnosti provozování dráhy ve spolupráci s ostatními útvary SŽDC. Základními povinnostmi stanovenými zákony a vyhláškami je ohlašování, šetření a vyhodnocování mimořádných událostí, přijímání a realizace opatření stanovených při uzavírání mimořádných událostí. Postupy v jednotlivých úkonech jsou stanoveny Organizačním řádem SŽDC a vnitřními předpisy a pokyny provozovatele dráhy. I nadále platí, že některé stanovené povinnosti při ohlašování, šetření a vyhodnocování vzniku mimořádných událostí provádí pro SŽDC jako provozovatele dráhy na základě smluvního vztahu České dráhy, a.s.

V souvislosti se snahou o maximální racionalizaci činností útvarů SŽDC jsou postupně přebírány další úkony z dané problematiky k zabezpečení vlastními silami se snahou o postupné převzetí veškerých zákonných povinností v oblasti bezpečnosti k zajištění útvary a organizačními jednotkami SŽDC.

Problematicke zvyšování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy je věnována ze strany příslušných složek SŽDC náležitá pozornost.

Železniční přejezd

Křížení dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí

- 1 výstražník s LED svítilnami s výstražným křížem a reflexní úpravou
- 2 domek s technologií pro přejezdové zabezpečovací zařízení
- 3 železniční přejezd s polovičními závorami

1



2



3



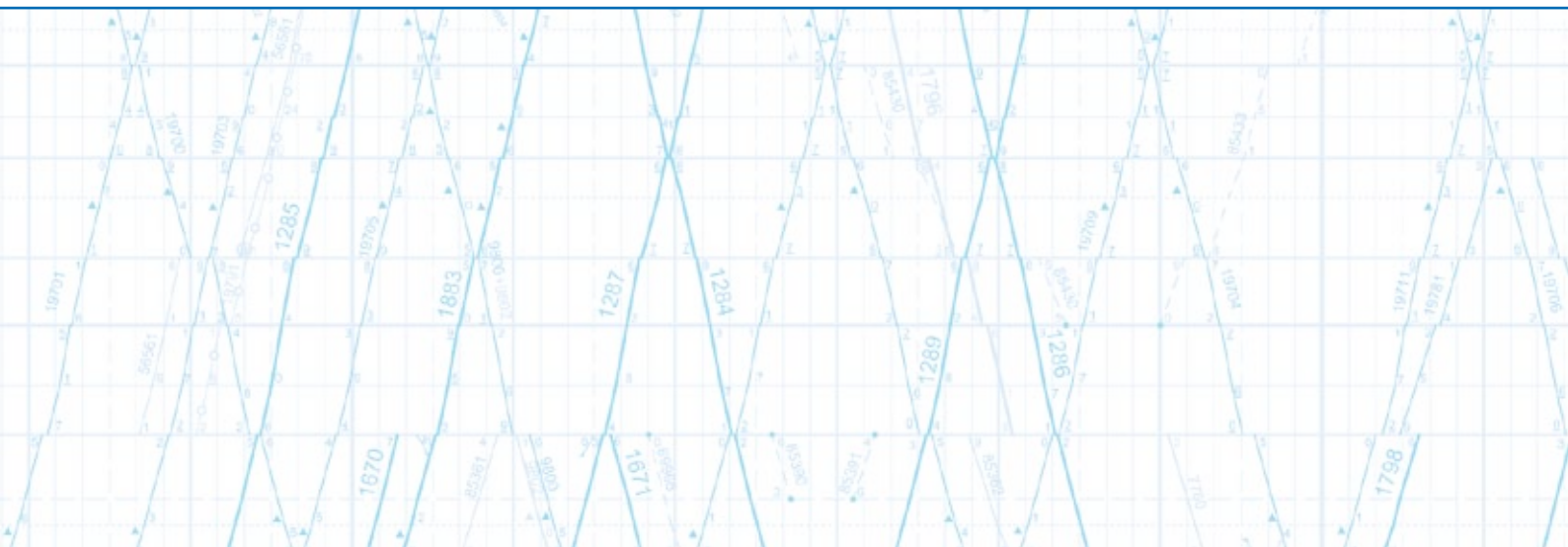
IX. NAKLÁDÁNÍ S MAJETKEM

SŽDC hospodaří s majetkem státu a eviduje ho ve dvou účetních okruzích. V okruhu železniční dopravní cesty (dále jen okruh ZDC) a v okruhu majetku uvedeného v příloze zákona o transformaci (dále jen okruh MOZ). Právo hospodaření s majetkem okruhu ZDC 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 okruhu MOZ.

Dočasně nepotřebný majetek okruhu ZDC je pronajímán třetím osobám. Výnosy z pronájmu tohoto majetku dosáhly v roce 2010 částky 73,7 mil. Kč. Trvale nepotřebný majetek okruhu ZDC je odprodáván v souladu se zákonem o transformaci. Za rok 2010 bylo uzavřeno celkem 84 obchodních případů, u nichž sjednaná kupní cena představuje částku celkem 23,6 mil. Kč. Z toho patří do tržeb roku 2010 celkem 21,49 mil. Kč.

U majetku okruhu MOZ, který je převáděn formou privatizace, postupuje SŽDC v souladu s návrhem pro nakládání s majetkem schváleným komisí zřízenou zakladatelem – Ministerstvem dopravy. Příjmy z privatizace jsou na SŽDC poukazovány Ministerstvem financí na základě uzavřené Smlouvy o převodu finančních prostředků, jejíž součástí jsou dodatky s aktualizovanými seznamy

privatizačních projektů. Poslední Dodatek č. 2 byl uzavřen dne 26. 1. 2011 a na jeho základě budou převedeny veškeré tržby z privatizace za rok 2010 a část tržeb nevypořádaných v předchozích obdobích. V roce 2010 byl v rámci privatizace vyveden z účetnictví a prodán majetek v hodnotě 5,3 mil. Kč. Finanční prostředky získané z privatizace však budou poukázány z Ministerstva financí na SŽDC až v roce 2011 na základě uzavřeného Dodatku č. 2. Ostatní majetek z okruhu MOZ je prodáván formou výběrového řízení vyhlašovaného SŽDC. V roce 2010 byl realizován prodej 2 položek o celkové výši sjednané kupní ceny 4,3 mil. Kč, z toho 3,2 mil. Kč bude uhrazeno v roce 2011. Majetek z okruhu MOZ je v případě zájmu pronajímán do doby prodeje nebo privatizace. Výnosy z pronájmu tohoto majetku dosáhly za rok 2010 částky 37,6 mil. Kč. Všechny uvedené příjmy z okruhu majetku MOZ jsou ze zákona určeny k úhradě závazků bývalé státní organizace České dráhy. V roce 2011 SŽDC předpokládá realizaci cca 20 privatizačních projektů odhadem za 40 mil. Kč.



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 2010 celkové výše 14 376 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	4 322 mil. Kč
z toho:	
nákladní doprava (ČD, a.s., a ČD Cargo, a.s.)	2 620 mil. Kč
osobní doprava (ČD, a.s.)	1 317 mil. Kč
ostatní dopravní (mimo ČD, a.s., a ČD Cargo, a.s.)	385 mil. Kč
dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury na opravy a údržbu	8 159 mil. Kč
dotace na dopravní cestu nehrazená ze SFDI	1 777 mil. Kč

Zbývající objem nákladů byl financován z ostatních zdrojů SŽDC vzniklých vlastní činností organizačních jednotek SŽDC.

B. Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty

Financování investiční výstavby probíhalo především z veřejných zdrojů. Nejvýznamnějším zdrojem finančních prostředků v roce 2010 v oblasti investiční výstavby byly i nadále zdroje získané z fondů Evropské unie. Největší podíl finančních prostředků připadl na dotace z OPD. Další zdroje představovaly prostředky z EIB, SFDI, fondu TEN-T a negarantovaný úvěr a příspěvky krajů, měst a obcí.

V rámci přípravy a realizace investičních akcí na železniční dopravní cestě byl v roce 2010 objem přijatých investičních dotací 14 775 mil. Kč.

Z toho zdroj:	
SFDI na výstavbu a modernizaci	13 967 mil. Kč
Fondy EU	794 mil. Kč
Příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	14 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 držitelům dluhopisů z titulu emise dluhopisů ve výši 7 000 mil. Kč splacených v březnu 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. 2010 zbývá vypořádat z převzatých pohledávek 190 mil. Kč.

V roce 2011 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 pohledávek, kde ani právní vymáhání včetně exekučního řízení nebude účinné, dojde k odpisům pohledávek.

D. Emise dluhopisů

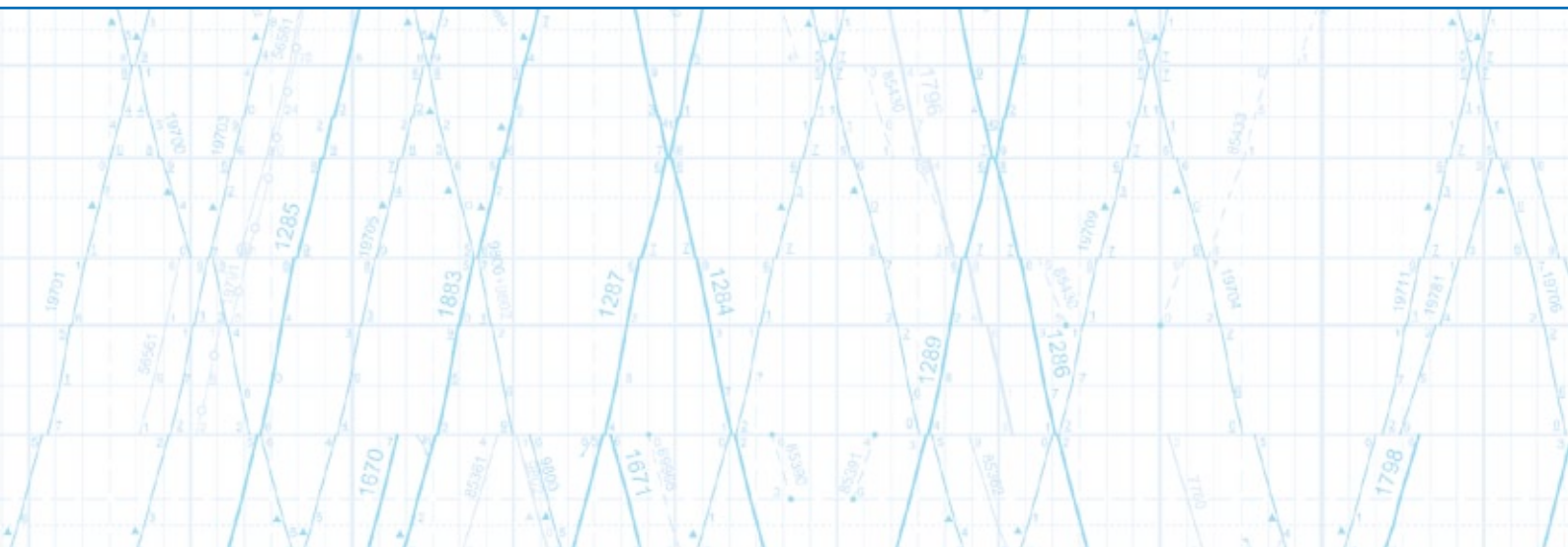
Ke dni vzniku převzala SŽDC dlouhodobé závazky vyplývající z garantovaných úvěrových smluv na financování koridorů a jiných programů, za které ručí stát ve smyslu zákona o transformaci. Na základě usnesení vlády ČR č. 908 ze dne 10. 9. 2003 k problematice závazků a pohledávek Českých drah, státní organizace

k 31. 12. 2002 a způsobu jejich řešení přistoupila SŽDC v roce 2004 k emisi dluhopisů v celkové hodnotě 7 mld. Kč. Z výtěžku emise byly hrazeny vymezené závazky. Dluhopisy byly vydány dne 3. 3. 2004 a v březnu 2011 byly splaceny. SŽDC úspěšně zabezpečila tuto agendu a po celou dobu svědomitě plnila veškeré povinnosti emitenta cenných papírů vůči Burze cenných papírů Praha a České národní bance, která provádí dohled nad kapitálovým trhem.

E. Výsledek hospodaření SŽDC

Výsledek hospodaření za účetní období 2010 je dosažen při celkových výnosech ve výši 22 226 mil. Kč a celkových nákladech ve výši 24 061 mil. Kč v saldu před zdaněním -1 835 mil. Kč. Záporné saldo nevzniká z nárůstu jednotlivých nákladových položek, ale z výpadku v oblasti výnosů, a to v důsledku od roku 2009 snížených výnosů z regulovaných nižších cen za použití železniční dopravní cesty a nižší zasmluvněnou výší prominutí závazků SŽDC (tzv. „oddlužení“) oproti předešlým obdobím. Do výsledku hospodaření se naopak pozitivně promítl vliv úspor vyplývajících z nastaveného centrálního řízení a přijatých vnitřních úsporných opatření ve výdajové oblasti činností provozování a provozuschopnost železniční dopravní cesty.

Positivní vliv na celkový výsledek hospodaření má zároveň odložená daň zúčtovaná ve výši 331 mil. Kč. Účtování o odložené dani neovlivňuje finanční toky SŽDC a ani nesnižuje hodnotu aktiv v roce 2010.



Na výsledek hospodaření SŽDC po zdanění ve výši -1 504 mil. Kč za rok 2010 měly největší vliv následující položky:

	(údaje v mil. Kč)
Úhrada za použití ŽDC	4 322
Dotace ze SFDI na opravy a údržbu	8 159
Dotace ze SFDI na opravu a údržbu po povodních	312
Dotace na dopravní cestu nehrazená ze SFDI	1 777
Ostatní dotace	84
Oddlužení SŽDC dle Usnesení vlády ČR č. 1533	3 751
Materiál, vlastní spotřeba energie a služby	-11 497
Osobní náklady	-4 622
Účetní odpisy majetku SŽDC (včetně ŽDC)	-4 553
Saldo ostatních provozních výnosů a nákladů	949
Provozní výsledek hospodaření	-1 318
Výnosové a nákladové úroky	-905
Kurzové rozdíly	424
Ostatní finanční výnosy a náklady	-34
Finanční výsledek hospodaření	-515
Mimořádný výsledek hospodaření	-2
Výsledek hospodaření před zdaněním	-1 835
Odložená daň	331
Výsledek hospodaření za účetní období po zdanění	-1 504

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 jedním ze zdrojů SŽDC na pokrytí nákladů spojených s obsluhou dráhy a organizováním drážní dopravy.

Dotace od 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 2010 byla poskytnuta i dotace ze SFDI na akce spojené s odstraňováním škod po povodních. Dotace byla poskytnuta na škody vzniklé v letech 2009 a 2010 a byla určena na finanční zajištění nákladů spojených s odstraňováním povodňových škod, přičemž realizace odstranění škod proběhla v roce 2010.

Dotace na dopravní cestu nehrazená ze SFDI je příspěvek z Ministerstva dopravy, který je poskytnut za účelem úhrady nákladů souvisejících s provozováním železniční dopravní cesty a zajištěním její provozuschopnosti ve veřejném zájmu, kdy nestačí příjmy z plateb za užívání železniční dopravní cesty hrazené železničními dopravci a nelze použít dotace ze SFDI. Další zúčtovanou neinvestiční dotací v roce 2010 byla dotace z Ministerstva pro místní rozvoj na revitalizaci železniční tratě Sklářská Poruba – Harrachov.

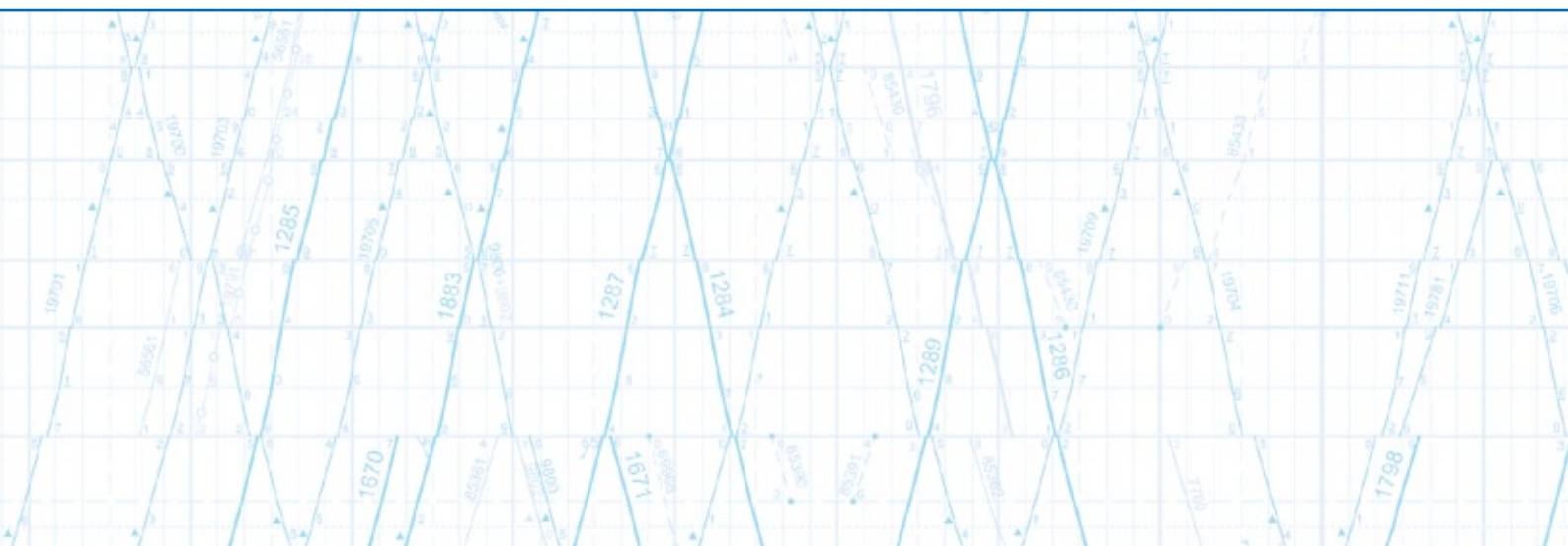
Ostatní dotace tvoří zejména dotace ze státního rozpočtu na doprovodný sociální program, tj. poskytnutí prostředků na příspěvky zaměstnancům SŽDC při ukončení pracovního poměru v rámci řešení důsledků restrukturalizace, dotace ze státního rozpočtu na výzkum a vývoj, dotace ze SFDI na studie (provozně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

Položkou významně ovlivňující výnosy SŽDC je výnos z titulu prominutí závazků SŽDC (tzv. „oddlužení“) dle Usnesení vlády ČR č. 1553 ze dne 30. 11. 2005. „Oddlužení“ se realizuje smluvně s Ministerstvem financí a představuje pouze účetní položku bez příjmu finančních prostředků. Výše „oddlužení“ v roce 2010 byla výrazně nižší než v předcházejících letech.

Nejvýznamnější nákladovou položku představují provozní náklady na spotřebu, tj. 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 převzatých po bývalé státní organizaci České dráhy a z dluhopisů, které v roce 2004 emitovala SŽDC v nominální hodnotě 7 000 mil. Kč. Jak je uvedeno v příloze účetní závěrky, hradí úroky bankovním ústavům za SŽDC Ministerstvo financí. Pouze u úvěru poskytnutého Českou spořitelnou, a.s., který je určený na racionalizační akce na železniční dopravní cestě, hradí SŽDC všechny náklady související s úvěrovou smlouvou včetně úroků z vlastních zdrojů.

Kurzové rozdíly vyplývají z přepočtu závazků, úvěrů a úroků v cizí měně aktuálním kurzem k 31. 12. 2010. Vzhledem ke skutečnosti, že v průběhu roku česká měna posilovala vůči euru, ve kterém je většina úvěrů převzatých po bývalé státní organizaci České dráhy denominována, se snížila vyčíslená korunová hodnota těchto závazků a příslušný rozdíl byl, v souladu s platnými předpisy, zúčtován jako výnos.

Mimořádný výsledek hospodaření je způsoben mimořádnými náklady souvisejícími se zůstatkovou cenou dlouhodobého majetku v důsledku škod ze živelné pohromy – povodně na železničním svršku trati Mořkov – Nový Jičín horní nádraží. V důsledku této události byla na základě rozhodnutí Drážního úřadu č.j. DUCR-49649/10/Le zrušena regionální dráha Hostašovice – Nový Jičín horní nádraží, jejíž součástí byl úsek poničené trati.

Součástí výsledku hospodaření roku 2010 je daňový výnos z titulu odložené daňové pohledávky. Tituly, z nichž je odložená daň tvořena, jsou uvedeny v příloze účetní závěrky.

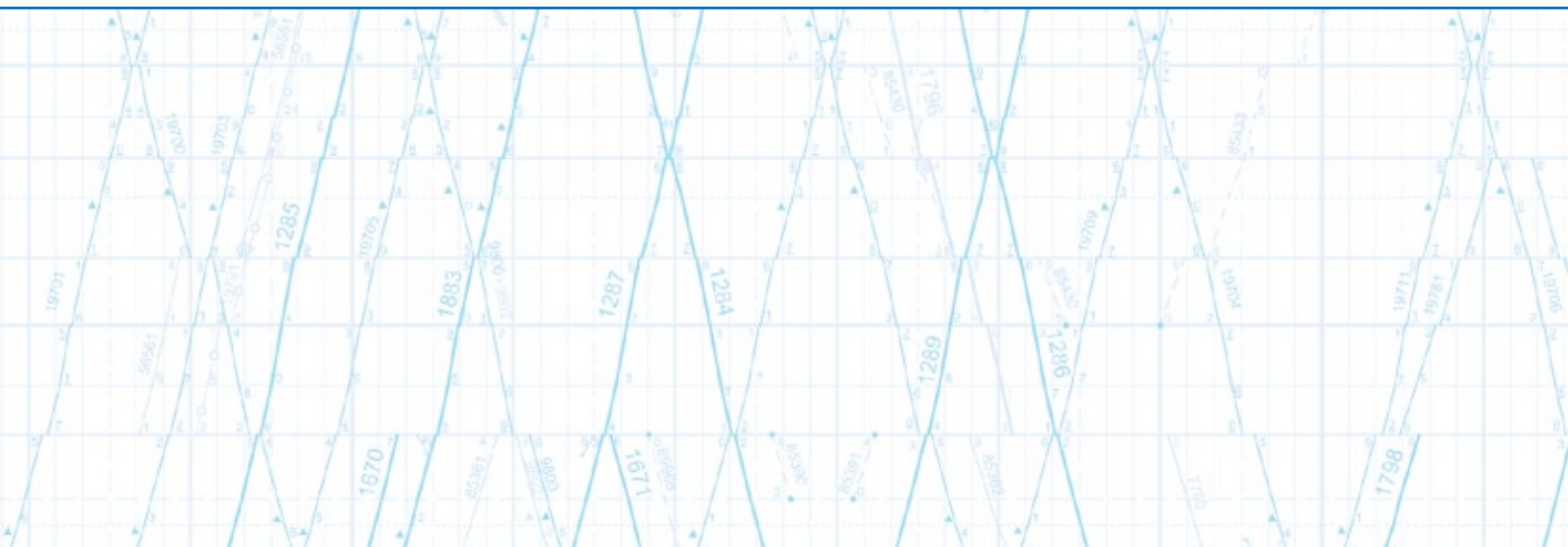
F. Předpokládaná hospodářská a finanční situace v roce 2011

Hospodaření SŽDC v roce 2011 budou významně ovlivňovat jako v předcházejících letech náklady na zajištění provozování železniční dopravní cesty a náklady na zajištění její provozuschopnosti. Tyto náklady jsou kryty výnosy z poplatků za použití železniční dopravní cesty, avšak současná výše vybraného poplatku nestačí svou hodnotou na pokrytí nákladů SŽDC na provozování, údržbu a další rozvoj. Od 1. ledna 2009 došlo ke snížení maximálních cen za použití železniční dopravní cesty jak v osobní, tak i v nákladní dopravě o 20%. Snížení maximálních cen ve spojení s poklesem výkonů v nákladní dopravě vzhledem k roku 2008 se výrazně projevilo v letech 2009 a 2010 v poklesu výnosů za použití železniční dopravní cesty a zároveň v poklesu s tím spojených finančních

příjmů. Dalšími zdroji, ze kterých jsou tak kryty náklady na zajištění provozování železniční dopravní cesty a náklady na zajištění její provozuschopnosti, jsou dotace od SFDI a dotace z Ministerstva dopravy na dopravní cestu. Obdobně jako v letech 2009 a 2010 neinvestiční dotace z Ministerstva dopravy na dopravní cestu nehrzená ze SFDI zajistí pokrytí finančního deficitu z poplatku za použití železniční dopravní cesty. Hospodaření SŽDC dále ovlivňuje vládou odsouhlasená výše řešení závazků SŽDC vůči státu, tzv. „oddlužení“, a výše odpisů majetku a dále tvorba a rozpouštění rezerv a opravných položek, vliv kurzových rozdílů z přepočtů úhrad a zůstatků úvěrů a úroků převzatých po bývalé státní organizaci České dráhy.

Do hospodaření SŽDC se v roce 2011 kladně promítne předpokládaný vliv úspor vyplývajících z přijatých vnitřních úsporných opatření ve výdajové oblasti okruhů provozování a provozuschopnost železniční dopravní cesty a úspor z nové koncepce strategie centrálního řízení veřejných zakázek, kterou SŽDC přijala. Nová koncepce spočívá v zavedení centrálního řízení veřejných zakázek vybraných komodit v prostředí SŽDC a organizačních jednotek. Jedná se o centrálně vedené nákupy komodit, služeb a investic dle pevně stanovených zásad. Veškeré počiny v oblasti centrálních nákupů musí mít finanční zajištění.

Hospodářská situace v roce 2011 bude ovlivněna převodem zaměstnanců zabývajících se činností obsluhy dráhy z Českých drah, a.s., na SŽDC. Tato změna se významně promítne ve struktuře a výši vykazovaných jednotlivých nákladových položek oproti minulým letům. Přechodem cca 9 tisíc zaměstnanců zajišťujících obsluhu a řízení provozu na železniční dopravní cestě z Českých drah, a.s., na SŽDC se SŽDC zvýší osobní náklady, a naopak poklesnou náklady v oblasti služeb vykazovaných ve výkonové spotřebě. Od data převodu bude SŽDC vykonávat tyto činnosti již prostřednictvím vlastních zaměstnanců a nebude muset hradit náklady Českým drahám, a.s., které doposud tyto činnosti na základě smlouvy zajišťují.



XI. PERSONÁLNÍ A MZDOVÁ OBLAST, PÉČE O ZAMĚSTNANCE

K 1. 1. 2010 měla SŽDC 9 764 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 2010 pokračovala optimalizace stavu zaměstnanců, což vedlo ke snížení podílu osobních nákladů. K 31. 12. 2010 bylo u SŽDC zaměstnáno 8 795 zaměstnanců.

V odměňování byl v roce 2010 uplatněn jednotný mzdový systém, vyplývající z platné Podnikové kolektivní smlouvy SŽDC na roky 2009–2013. V rámci kolektivního vyjednávání byla sjednána třetí změna podnikové kolektivní smlouvy, která upřesnila odstupné u zaměstnanců důchodového věku a čtvrtá změna podnikové kolektivní smlouvy v souladu s původním zněním upřesnila způsob odměňování pro rok 2011.

Oblast vzdělávání byla v roce 2010 zaměřena na povinné vzdělávání zaměstnanců údržby a oprav železniční dopravní cesty formou přehodnocení rozsahu potřebné přípravy a periodicity zkoušek. Kontrolní činnost se zaměřila na zajištění výuky zaměstnanců a odbornou úroveň lektorské činnosti. V ostatních formách vzdělávání byly zajištěny především odborné semináře a kurzy s tématy novelizace právních norem a jejich uplatňování pro zaměstnance specializovaných pracovních činností.

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. Z fondu kulturních a sociálních potřeb se dále zaměstnancům přispívalo na stravenky, 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 2010.

V oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců docházelo k odstraňování dalších závad, které by mohly být možným zdrojem úrazu. Rok 2010 se obešel bez závažných pracovních úrazů. Bohužel ihned v začátku roku však došlo v období ztížených povětrnostních podmínek k jednomu úrazu smrtelnému. V průběhu roku byla přehodnocena rizika a kategorizace prací na pracovištích s potenciálně vyšším rizikem úrazu.

XII. OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Zlepšování a ochrana životního prostředí představuje každodenní součást aktivit SŽDC. Oblast životního prostředí v ČR je regulována jak právními předpisy Evropského společenství, tak i národní legislativou. SŽDC naplňování právních požadavků přisuzuje odpovídající význam, a to např. i tvorbou interních směrnic a metodických pokynů. Vnitřní usměrnění činnosti SŽDC probíhá s ohledem na životní prostředí napříč všemi úrovněmi řízení, tj. od ředitelství SŽDC po jednotlivé organizační jednotky. K hlavním pilířům ochrany životního prostředí, s přesahem do oblasti ochrany veřejného zdraví, u SŽDC patří oblasti odpadového a vodního hospodářství, ochrana ovzduší před znečišťujícími látkami, ochrana přírody a krajiny, prevence a řešení havarijních situací, problematika hluku a vibrací.

1. Odpadové hospodářství

V roce 2010 byly SŽDC schváleny všemi kraji a Hlavním městem Prahou „Plány odpadového hospodářství SŽDC“. Meziročně došlo u SŽDC k poklesu předaných ostatních odpadů („O“) i nebezpečných odpadů („N“).

2. Vodní hospodářství

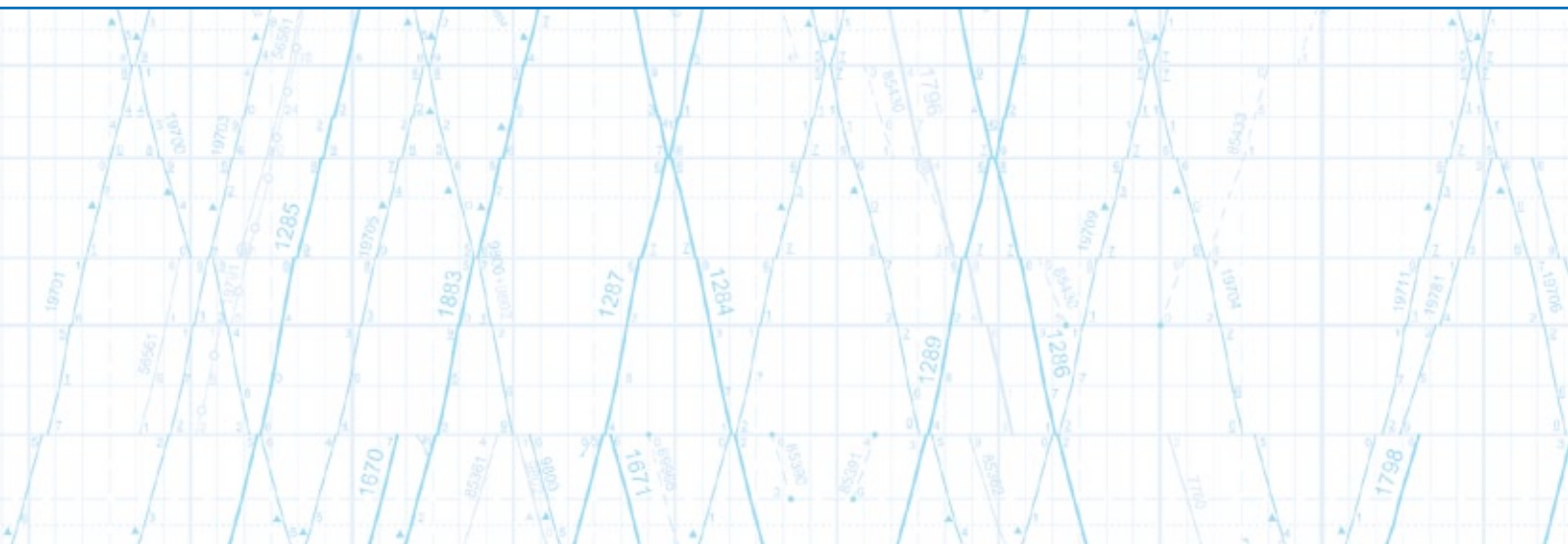
Aktivně byla řešena např. oblast odvádění plateb za srážkové vody z ploch drah celostátních a regionálních včetně pevných zařízení potřebných pro přímé zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy, kdy na základě vodního zákona č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích spolu s vybranými judikáty má být SŽDC od těchto plateb osvobozena.

3. Ochrana ovzduší před znečišťujícími látkami

Při ochraně ovzduší před znečišťujícími látkami se SŽDC řídí příslušnou právní úpravou. Postupně dochází ke změně topného média z pevných paliv na plyn všude tam, kde to bylo shledáno účelným, dále probíhá výměna starých stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší za zdroje nové s vyšší účinností a nižšími emisemi, a to zejména s cílem úspory nákladů a omezení negativních dopadů na životní prostředí.

Předané množství odpadu z produkce SŽDC v letech 2009 a 2010

Předání odpadů oprávněným firmám	[množství v tunách]		
	Rok 2009	Rok 2010	rozdíl
O – ostatní odpady	41 499	28 620	-12 879
N – nebezpečné odpady	2 867	1 442	-1 425
Celkem O + N odpady	44 366	30 062	-14 304



4. Ochrana přírody a krajiny

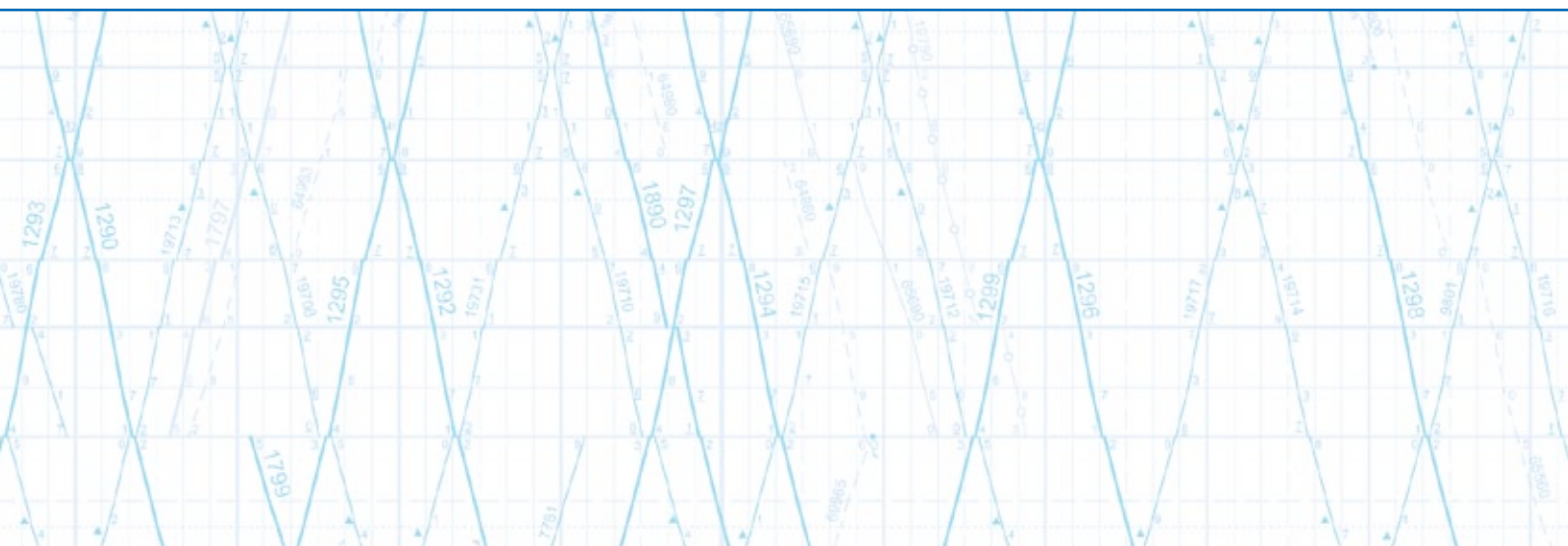
Koncem roku 2009 došlo ke zpřísnění právní legislativy v oblasti ochrany dřevin rostoucích mimo les (novela zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny), kdy původní „oznámení“ o kácení dřevin bylo ve většině případů nahrazeno „žádostí“, což v praxi komplikuje, prodlužuje a zvyšuje náklady na nutné zásahy v souvislosti s údržbou průjezdného profilu na železniční dopravní cestě. SŽDC dále zahájila přípravu zefektivnění systému údržby nižší i vyšší zeleně ve vztahu k železniční dopravní cestě pro následující období.

5. Prevence a řešení havarijních situací

SŽDC se řídí platnou legislativou a přijímá preventivní opatření, která vedou ke snížení potenciálních rizik, zejména při havárii s dopadem na životního prostředí. U SŽDC bylo za rok 2010 celkem evidováno 75 havarijních úniků způsobených především únikem provozních kapalin z hnacích vozidel dopravců, které byly vždy odstraněny bez vlivu na životní prostředí. Bohužel se začaly rozmáhat havarijní úniky způsobené krádežemi drahých kovů z tlumivek a transformátorů, kdy dochází nejen k ohrožení drážního provozu, ale i životního prostředí – zejména půdy a podzemní vody. Z celkových 75 evidovaných havarijních úniků vzniklo právě 10 případů vlivem výše zmíněných krádeží.

6. Hluk a vibrace

Mimo realizace pasivních opatření na modernizovaných koridorových úsecích (výstavba protihlukových stěn, instalace oken s vyšší zvukovou neprůzvučností) pokračovalo postupné odstraňování i tzv. staré hlukové zátěže (např. ve městě Tišnov, okres Brno-venkov).



XIII. VÝZKUM A VÝVOJ

SŽDC se jako koordinátor projektu ve spolupráci s Univerzitou Pardubice a společností ČD - Telematika a.s. podílela v období 2007–2010 na řešení projektu Ministerstva dopravy s názvem „Certifikace satelitního navigačního systému GALILEO pro železniční telematické aplikace“. Účelem projektu bylo vypracovat postup certifikace satelitního navigačního systému Galileo pro použití v železničních telematických aplikacích – tj. jak v informačních technologiích, tak i v bezpečnostně-relevantních systémech (zabezpečovací technika, ochrana pracovníků v kolejisti atd.) včetně pilotního ověření vybraných postupů certifikace v laboratoři a na zkušebním traťovém úseku. Výsledky projektu byly publikovány na národních i mezinárodních konferencích, sympoziích a seminářích nebo jako články v odborných periodikách. Celkem bylo publikováno více než 50 odborných příspěvků. Na dosažené výsledky projektu byla při konzultacích s evropskými odborníky na železniční bezpečnost dosažena shoda názorů. Výsledky byly rovněž uplatněny v rámci jednání mezinárodní skupiny expertů UIC Galileo Application for Rail (Paříž) za účelem stanovení strategie certifikace EGNOS/Galileo pro využití v bezpečnostně-relevantních aplikacích v pozemní dopravě.

Projekt výrazně přispěl k budoucímu využití družicových systémů EGNOS a Galileo v pozemních bezpečnostně-relevantních systémech (železnice, silniční doprava, řízení pracovních strojů). Implementace družicových systémů do bezpečnostních aplikací (zejména železniční zabezpečovací technika) přinese významné snížení investic a finančních nákladů na provoz a údržbu tratí, zvýšení bezpečnosti dopravy, zefektivnění využití kapacit dopravní infrastruktury, vyšší interoperabilitu a produktivitu provozu.

Splnění cílů projektu má dopad na urychlení rozvoje nových telematických služeb zaměřených zejména na železnici, zefektivnění investování státní správy do dopravní infrastruktury a rozvoj nových služeb evropského programu Galileo.

Sdělovací a zabezpečovací zařízení

Technika sloužící ke komunikaci na železnici a ke zrychlování a zvyšování bezpečnosti železniční dopravy

- 1** snímač počítače náprav – součást bodového zařízení, které zjišťuje volnost trati
- 2** anténní systém traťové radiostanice
- 3** venkovní telefonní objekt a pomocné stavědlo pro místní obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení

1



2



3



XIV. MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE

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 se, jako člen Evropské unie, zavázala budovat interoperabilní koridory s cílem propojit naše tratě s mezinárodními trasami evropského významu.

V roce 2010 pokračovala spolupráce SŽDC s mezinárodními železničními organizacemi, evropskými institucemi i s ostatními zahraničními společnostmi, zejména se sousedními státy, podobně jako v minulých letech.

Spolupráce s evropskými institucemi a mezinárodními železničními organizacemi

Mezinárodní železniční unie (UIC)

V roce 2010 se SŽDC, stejně jako v předchozích letech, zaměřila zejména na aktivní účast v Mezinárodní železniční unii (dále „UIC“). V této organizaci je SŽDC plnoprávným členem již řadu let. S dalším přechodem činností od ČD, a.s., také roste i role SŽDC v pracovních fórech a platformách UIC, zejména ve fóru Infrastruktura a Životní prostředí. V roce 2010 se Fórum Infrastruktura transformovalo do rozšířenějšího pracovního orgánu s názvem Fórum Železniční systémy, do jehož nového řídicího výboru byl zvolen také zástupce SŽDC.

Experti SŽDC pokračovali v práci na probíhajících projektech a nově se zapojili do projektů UIC zahajovaných v roce 2010:

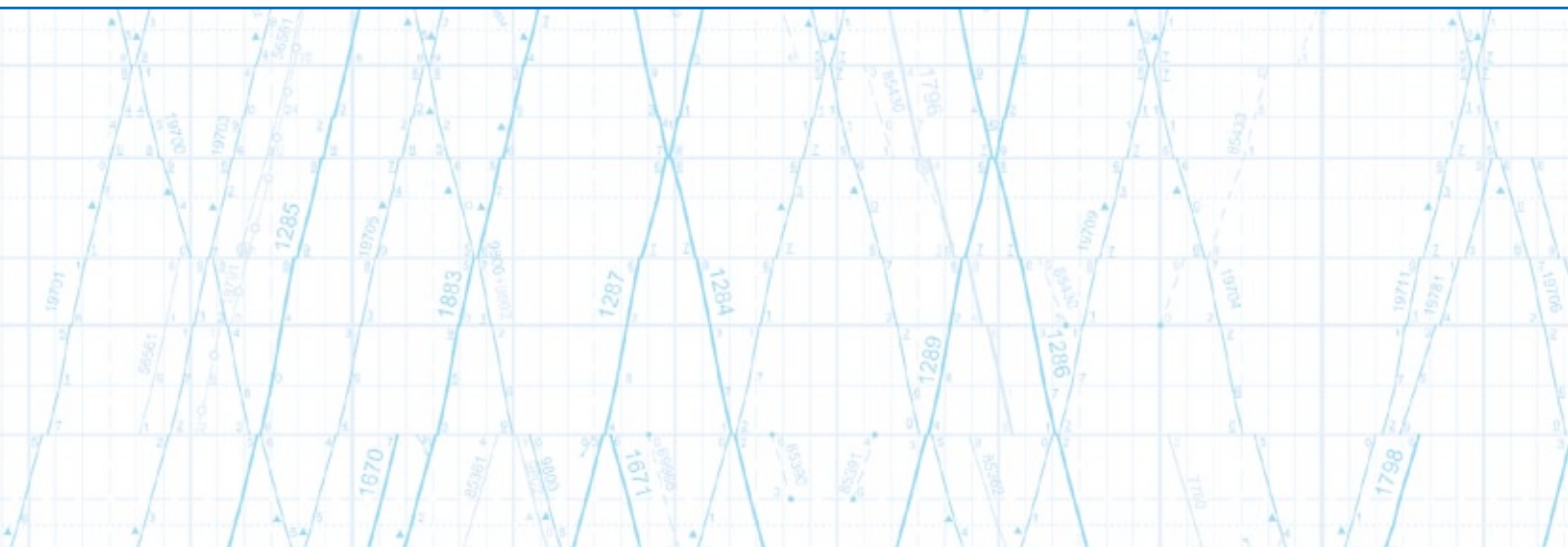
- Vliv podpražcových podložek na chování železniční trati; účelem tohoto projektu je standardizace štěrkového svršku s podložkami pod pražci, dva zkušební úseky jsou v České republice.
- Materiálová interakce dotykové lišty; zdokonalení poznávání účinků opotřebení a poškození různých materiálů dotykových lišt na různé materiály trolejového drátu a standardizace vhodných řešení.
- ERTMS - realizační srovnání; byly stanoveny 3 různé srovnávací úseky. Shromáždění a sestavení technické dokumentace pro zachování a zlepšení výkonnosti energetického sub-systému při snižování celkových nákladů.
- GSM-R – síťové řízení; odladění podmínek pro propojení a roaming.

Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností (CER)

SŽDC je členem společenství od počátku své existence. Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností (dále „CER“) sdružuje přes 75 železničních podniků, jak dopravců, tak manažerů infrastruktury ze zemí Evropské unie a přidružených zemí (Chorvatsko, Makedonie a Turecko), stejně jako ze západobalkánských zemí, Norska a Švýcarska. CER je stále považováno za nevlivnější sdružení železničních společností v Bruselu. Odborníci SŽDC jsou členy mnoha pracovních skupin CER (infrastruktura, personální záležitosti, CER/ERA a další).

Sdružení evropských manažerů infrastruktury (RNE)

SŽDC je členem Sdružení evropských manažerů infrastruktury (dále „RNE“) od roku



2009. Asociace sdružuje evropské manažery infrastruktury, provozovatele drah a přidělece kapacity, celkem 38 společností z 27 zemí Evropy, které provozují 230 000 km železničních tratí. Hlavní zájmové tratě pro tranzitní dopravu jsou rozděleny do 11 koridorů RNE, na kterých se vytvářejí podmínky pro co nejjednodušší vztahy mezi manažery infrastruktury a dopravci. Z těchto jedenácti RNE koridorů dva procházejí přes území České republiky. Koridorovým manažerem jednoho z nich je zástupce SŽDC. RNE má stále pracovní skupiny, například pracovní skupinu pro jízdní řády, která koordinuje sestavování jízdních řádů, pracovní skupinu Prohlášení o dráze – vytváří a nadále udržuje jednotnou strukturu prohlášení o dráze platnou pro všechny členy. V pracovní skupině Právní záležitosti se projednávají mimo jiné i stanoviska manažerů infrastruktury k připravovaným právním předpisům Evropské unie. Hlavním cílem RNE je usnadnit přístup dopravcům na dopravní cestu pro mezinárodní dopravu. Nanejvýš aktuální je i z tohoto pohledu v současné době probíhající implementace technických specifikací interoperability (TAF/TAP TS1). Mezi nové produkty vytvořené nebo provozované RNE, které mají usnadnit komunikaci s dopravci patří vyhledávač tras „Pathfinder“, který slouží pro koordinaci mezistátních jízdních řádů, „Europtirails“ sloužící pro sledování a vyhodnocení jízdy vlaků a „EICIS“ určený pro orientační kalkulaci poplatků za užití dopravní cesty v Evropě.

V roce 2010 se SŽDC stala členem sdružení **COLPOFER** s cílem důkladně posoudit a prověřit možnosti této organizace pro zvýšení bezpečnosti na železnici.

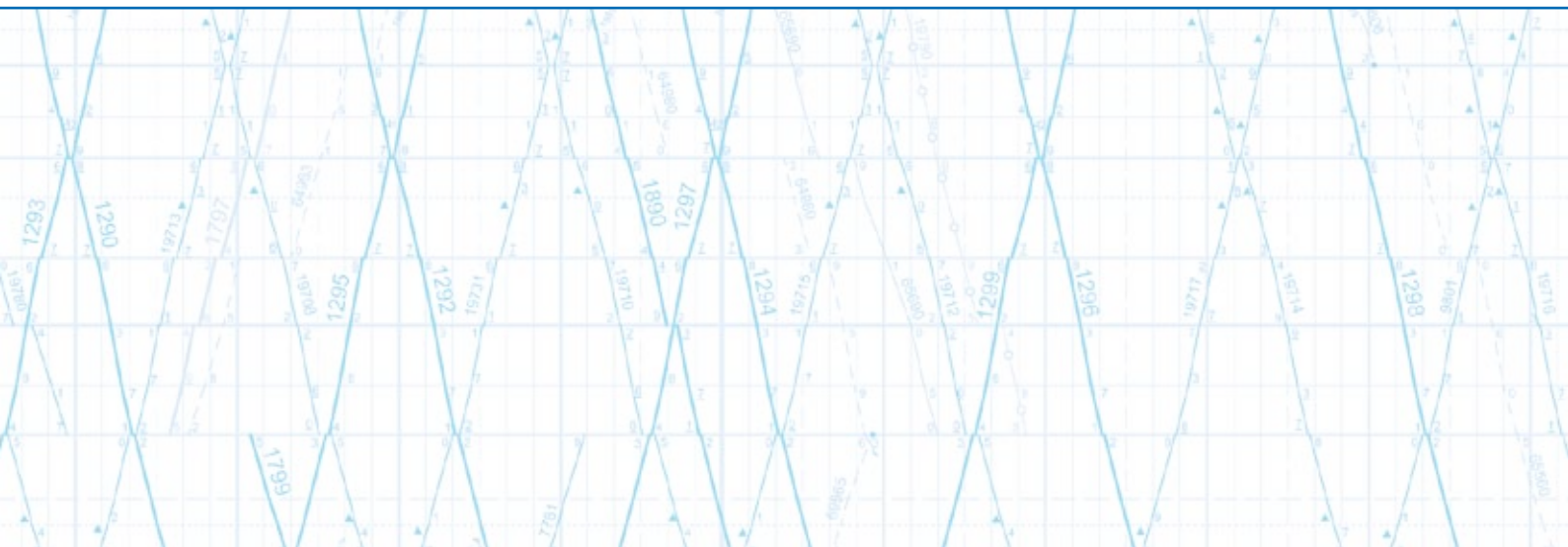
I v roce 2010 se experti SŽDC účastnili společně s Ministerstvem dopravy legislativních projednávání směrnic týkajících se železniční dopravy. Vstoupila v platnost směrnice o interoperabilitě železniční sítě Evropské unie, která vytváří lepší podmínky pro dosažení technicky jednotné evropské železniční sítě a při aplikaci těchto pravidel v České republice se železniční síť České republiky stane atraktivnější pro důležité tranzitní přepravy. Odborníci se účastnili také jednání Výboru Evropské komise pro železniční interoperabilitu a bezpečnost, projednávání tras evropských nákladních koridorů a revize sítě TEN – T.

Společně s ČD, a.s., které zastupují stát v mezinárodní organizaci OSŽD, se pracovníci SŽDC účastnili jednání této organizace v komisi Infrastruktura a kolejová vozidla. SŽDC spolupracuje v oblasti norem s CEN a CENELEC.

Dvoustranná a vícestranná spolupráce

V oblasti dvoustranných vztahů probíhala jednání na pracovních úrovních, zejména se řešily otázky týkající se koordinace jízdních řádů, výluk, investičních akcí a obnov hraničních propojení.

V roce 2010 se ve slovenském Senci uskutečnilo také tradiční setkání vedoucích pracovníků a odborníků na železniční infrastrukturu ze zemí Visegrádské čtyřky, tj. z Maďarska, Polska, Slovenska a České republiky. Odborná tematika byla projednána ve čtyřech hlavních tematických okruzích: diagnostika železniční infrastruktury, bezpečnost na železničních přejezdech, řízení železniční dopravy a vývoj řídicích systémů železničních společností v jednotlivých zemích visegrádské čtyřky.



XV. DALŠÍ VÝVOJ

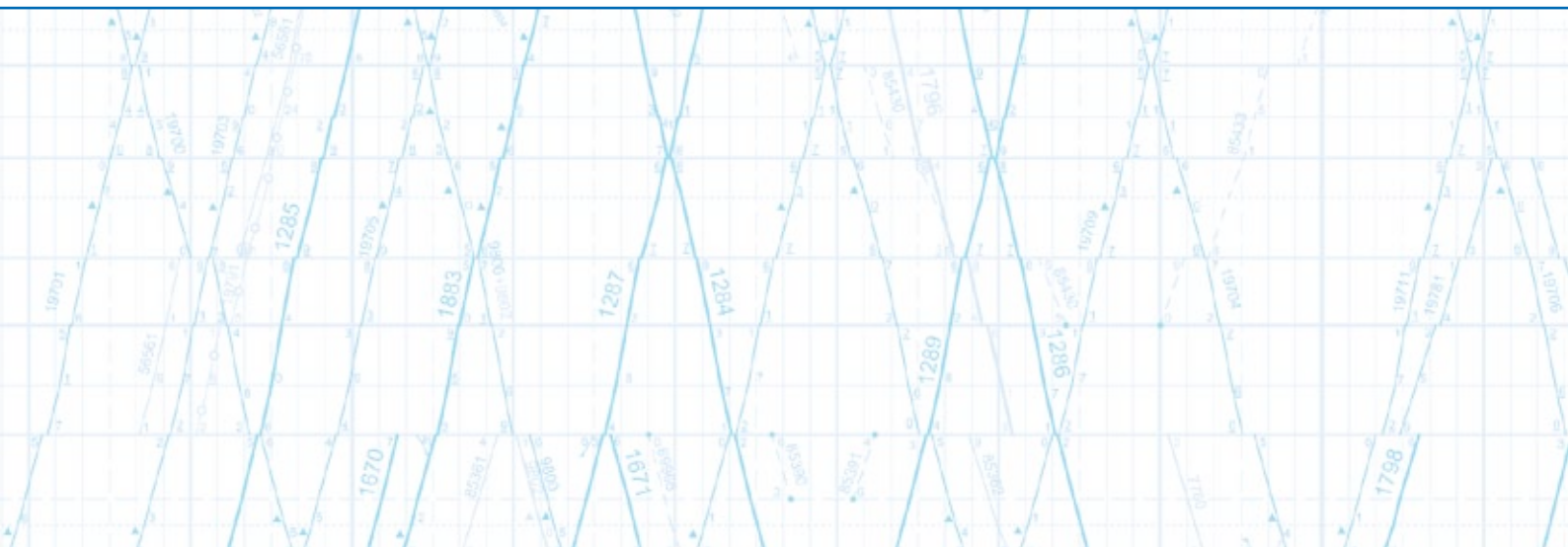
SŽDC chce být moderní, pružnou a zákaznický orientovanou organizací zajišťující rozvoj provozuschopné, moderní, kapacitní a bezpečné železniční sítě jako nedílné součásti evropského železničního systému. SŽDC usiluje o vytváření předpokladů pro dynamický rozvoj liberalizovaného trhu v železniční dopravě. Dlouhodobé cíle SŽDC vyplývají z její funkce, která spočívá v plnění povinností provozovatele a vlastníka dráhy, jejichž náplní je zajišťovat provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční sítě.

Cílem v oblasti zajištění provozuschopnosti je zavedení efektivní a koncepční správy železniční dopravní cesty tak, aby bylo možné dosáhnout snížení provozních nákladů při zachování bezpečnosti a plynulosti dopravy. Zároveň jsou neustále vyhledávána a eliminována rizika.

Se zajištěním provozuschopnosti železniční dopravní cesty úzce souvisí i její modernizace a rozvoj. Dokončení modernizace tranzitních železničních koridorů, tratí zařazených do evropského železničního systému, zvyšování traťových rychlostí a kapacity na ostatních vybraných úsecích tratí a uzlech jsou chápány jako prostředky ke zvýšení atraktivity železniční dopravy a ke zvýšení konkurenceschopnosti vůči ostatním druhům dopravy. Celá oblast tak představuje další významný strategický cíl, kterým je postupná modernizace vybraných částí železniční infrastruktury s důrazem na koncepčnost a ekonomickou efektivitu jednotlivých projektů a optimalizace rozsahu a parametrů železniční sítě, reflektující dopravní politiku státu a současnou a výhledovou přepravní poptávku.

Mezi dlouhodobé cíle patří i harmonizace podmínek dopravního trhu prostřednictvím posilování nediskriminačního přístupu k dopravcům.

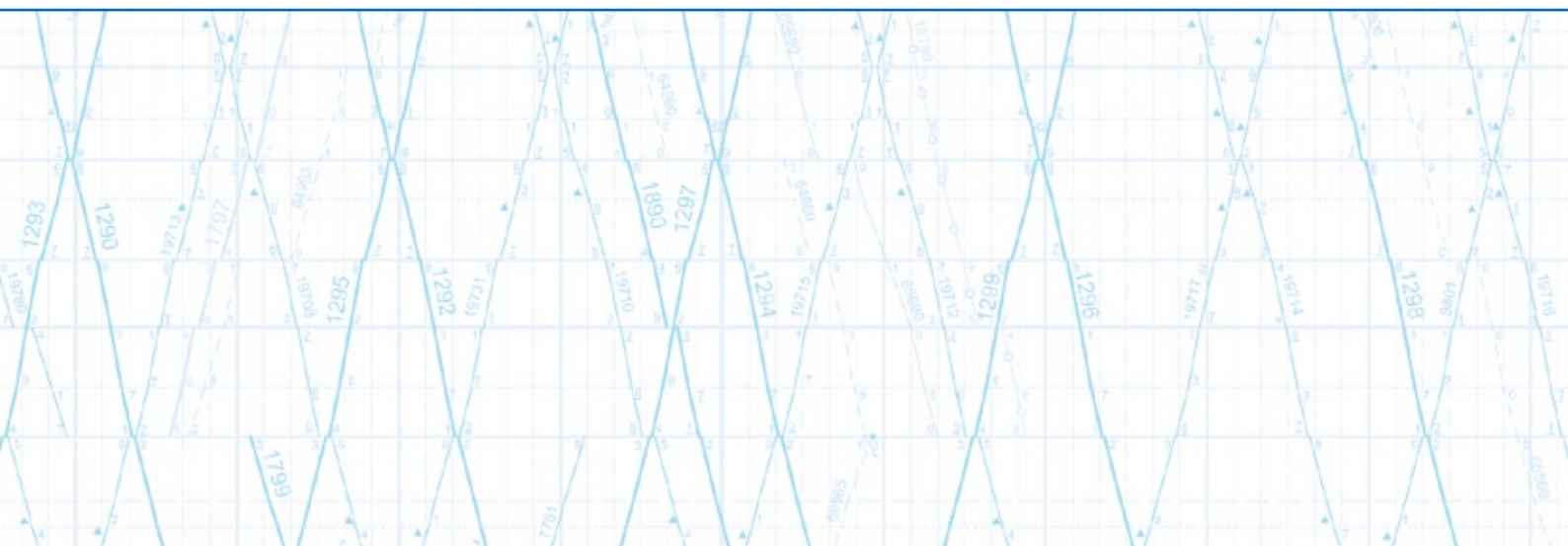
Klíčovým úkolem SŽDC v roce 2011 bude navázat na práce započaté v roce 2010, spojené s analýzou a optimalizací potřeb rozvoje a údržby železniční sítě „Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025“ (superstrategie) a vyvážit potřeby s reálnými zdroji financování. Upřednostňovány budou projekty s největší přidanou hodnotou. Metodou transparentního stanovení důležitosti jednotlivých identifikovaných projektů je dle předemného materiálu multikriteriální analýza. Tato metoda byla upřednostněna před prostou analýzou přínosů a nákladů (CBA analýzou) tak, aby byly vzaty do úvahy komplexní přínosy realizace jako je například vliv na rozvoj území, dopad na zaměstnanost, vliv na přírodu a krajinu atd. Hodnocen bude i evropský význam, zda je projekt součástí transevropské dopravní sítě nebo je předmětem jiné mezinárodní dohody. Zohledněna bude revidovaná Politika transevropské dopravní sítě, nová Evropská dopravní politika a Politika soudržnosti na další období. Současně bude nutno se soustředit na úplné vyčerpání alokovaných prostředků v Operačním programu doprava, to znamená připravit a zahájit realizaci předemných projektů nejpozději do roku 2013. Zároveň budou hledány nové formy a zdroje financování dopravní infrastruktury.



Zásadním krokem v souladu s implementací I. železničního balíčku Evropské komise pro vytvoření konkurenčního prostředí v oblasti železniční dopravy v České republice bude převod zbývající obsluhy dráhy z Českých drah, a.s., na SŽDC. Vlastní převod je připravován k datu 1. 7. 2011 a předpokládá se přechod cca 9 tisíc zaměstnanců zajišťujících obsluhu a řízení provozu na železniční dopravní cestě.

Současně s realizací výše uvedených prioritních cílů je záměrem SŽDC přispět ke snížení finanční náročnosti železniční dopravy tzv. racionalizačními projekty. Jedná se zejména o realizaci dálkového ovládání zabezpečovacích zařízení na delších traťových úsecích a náhradu mechanických a elektromechanických zabezpečovacích zařízení.

V roce 2011 bude pokračovat proces hodnocení a řešení využití drah, které negenerují dostatečnou poptávku po železniční dopravě, neslouží k základní dopravní obslužnosti a není na nich provozována odpovídající nákladní doprava.



XVI. FINANČNÍ ČÁST 2010

ZPRÁVA NEZÁVISLÉHO AUDITORA

Pro vedení

Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

Se sídlem: Praha 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, 110 00

Identifikační číslo: 70994234

Zpráva o účetní závěrce

Na základě provedeného auditu jsme dne 25. května 2011 vydali k účetní závěrce, která je součástí této výroční zprávy v kapitole XVI., zprávu následujícího znění:

„Provedli jsme audit přiložené účetní závěrky Správy železniční dopravní cesty, státní organizace („SŽDC“) zahrnující rozvahu k 31. prosinci 2010, 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, která obsahuje popis použitých podstatných účetních metod a další vysvětlující informace.

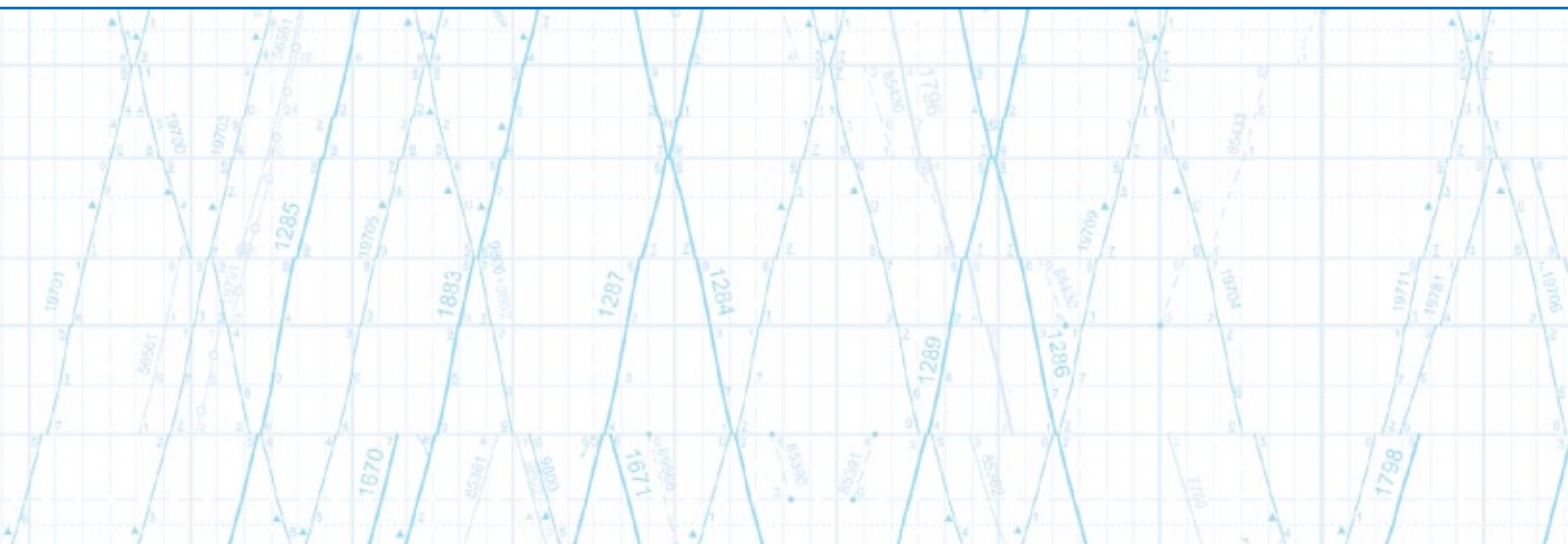
Odpovědnost statutárního orgánu účetní jednotky za účetní závěrku

Statutární orgán společnosti je odpovědný za sestavení účetní závěrky, která podává věrný a poctivý obraz v souladu s českými účetními předpisy, a za takový vnitřní kontrolní systém, který považuje za nezbytný pro sestavení účetní závěrky tak, aby neobsahovala významné (materiální) nesprávnosti způsobené podvodem nebo chybou.

Odpovědnost auditora

Naší odpovědností je vyjádřit na základě našeho 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 požadavky a naplánovat a provést audit tak, abychom získali přiměřenou jistotu, že účetní závěrka neobsahuje významné (materiální) nesprávnosti.

Audit zahrnuje provedení auditorských postupů k získání důkazních informací o částkách a údajích zveřejněných v účetní závěrce. Výběr postupů závisí na úsudku auditora, zahrnujícím i vyhodnocení rizik významné (materiální) nesprávnosti údajů uvedených v účetní závěrce způsobené podvodem nebo chybou. Při vyhodnocování těchto rizik auditor posoudí vnitřní kontrolní systém relevantní pro sestavení účetní závěrky podávající věrný a poctivý obraz. Cílem tohoto posouzení je navrhnout vhodné auditorské postupy, nikoli vyjádřit se k účinnosti vnitřního kontrolního systému účetní



jednotky. Audit též zahrnuje posouzení vhodnosti použitých účetních metod, přiměřenosti účetních odhadů provedených vedením i posouzení celkové prezentace účetní závěrky.

Jsme přesvědčeni, že důkazní informace, které jsme získali, poskytují 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 2010 a její finanční výkonnosti a peněžních toků za rok končící k tomuto datu v souladu s českými účetními předpisy.

Zdůraznění skutečností

Upozorňujeme na následující informace, uvedené v příloze účetní závěrky. Naše zpráva neobsahuje v této souvislosti žádnou výhradu.

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. Jak je dále uvedeno v bodech 3.17. a 4.11.3. přílohy účetní závěrky, jsou převzaté dlouhodobé závazky vůči bankám 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 2010 došlo k prominutí závazků ve výši 3,75 miliard Kč (6,36 miliard Kč v roce 2009) 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 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 k 31. prosinci 2010 s účetní závěrkou. Za správnost výroční zprávy je zodpovědný statutární orgán státní organizace. Naším úkolem je vydat na základě provedeného ověření výroku 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 (materiálních) 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 organizace ve všech významných (materiálních) ohledech v souladu s výše uvedenou účetní závěrkou.

V Praze dne 25. května 2011

Auditorská společnost:

Statutární auditor:



Deloitte Audit s.r.o.
oprávnění č. 79



Stanislav Staněk
oprávnění č. 1674

Rozvaha v plném rozsahu

k 31. 12. 2010 (v tisících Kč)

	31. 12. 2010			31. 12. 2009
	Brutto	Korekce	Netto	Netto
AKTIVA CELKEM	180 980 178	89 586 341	91 393 837	98 100 631
B. Dlouhodobý majetek	174 737 032	88 991 901	85 745 131	90 766 290
B.I. Dlouhodobý nehmotný majetek	231 608	137 630	93 978	104 398
B.I.3. Software	228 945	136 577	92 368	102 467
B.I.6. Jiný dlouhodobý nehmotný majetek	2 654	1 053	1 601	1 931
B.I.8. Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	9		9	
B.II. Dlouhodobý hmotný majetek	174 505 424	88 854 271	85 651 153	90 661 892
B.II.1. Pozemky	6 529 065	40 974	6 488 091	6 387 811
B.II.2. Stavby	135 068 116	75 120 301	59 947 815	61 591 473
B.II.3. Samostatné movité věci a soubory movitých věcí	20 372 877	12 258 947	8 113 930	8 385 232
B.II.7. Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	4 334 814	114 616	4 220 198	6 818 017
B.II.8. Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	10 968		10 968	60 813
B.II.9. Oceňovací rozdíly k nabytému majetku	8 189 584	1 319 433	6 870 151	7 418 546
C. Oběžná aktiva	6 237 844	594 440	5 643 404	7 331 175
C.I. Zásoby	283 961	73	283 888	269 083
C.I.1. Materiál	283 133	73	283 060	268 218
C.I.2. Nedokončená výroba a polotovary	815		815	849
C.I.5. Zboží	13		13	12
C.I.6. Poskytnuté zálohy na zásoby				4
C.II. Dlouhodobé pohledávky	56 637		56 637	2 192
C.II.1. Pohledávky z obchodních vztahů	55 398		55 398	954
C.II.5. Dlouhodobé poskytnuté zálohy	1 239		1 239	1 238
C.III. Krátkodobé pohledávky	4 509 457	594 367	3 915 090	5 851 800
C.III.1. Pohledávky z obchodních vztahů	2 467 410	522 215	1 945 195	2 621 153
C.III.6. Stát - daňové pohledávky	644 966		644 966	1 537 236
C.III.7. Krátkodobé poskytnuté zálohy	124 059		124 059	122 004
C.III.8. Dohadné účty aktivní	1 135 822	977	1 134 845	1 484 704
C.III.9. Jiné pohledávky	137 200	71 175	66 025	86 703
C.IV. Krátkodobý finanční majetek	1 387 789		1 387 789	1 208 100
C.IV.1. Peníze	3 810		3 810	4 147
C.IV.2. Účty v bankách	1 383 979		1 383 979	1 203 953
D. I. Časové rozlišení	5 302		5 302	3 166
D.I.1. Náklady příštích období	3 666		3 666	2 686
D.I.3. Příjmy příštích období	1 636		1 636	480

	31. 12. 2010	31. 12. 2009
PASIVA CELKEM	91 393 837	98 100 631
A. Vlastní kapitál	58 111 595	59 562 282
A.I. Základní kapitál	52 741 957	52 749 204
A.I.1. Základní kapitál	52 741 957	52 749 204
A.II. Kapitálové fondy	906 091	779 089
A.II.2. Ostatní kapitálové fondy	906 091	779 089
A.III. Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku	1 005 997	1 072 452
A.III.1. Zákonný rezervní fond/Nedělitelný fond	973 638	1 038 720
A.III.2. Statutární a ostatní fondy	32 359	33 732
A.IV. Výsledek hospodaření minulých let	4 961 537	6 669 801
A.IV.1. Nerozdělený zisk minulých let	4 961 537	6 669 801
A.V. Výsledek hospodaření běžného účetního období (+ -)	-1 503 987	-1 708 264
B. Cizí zdroje	32 912 032	38 233 482
B.I. Rezervy	1 143 977	323 655
B.I.4. Ostatní rezervy	1 143 977	323 655
B.II. Dlouhodobé závazky	13 516 650	13 797 297
B.II.1. Závazky z obchodních vztahů	2 223 940	1 239 900
B.II.6. Vydané dluhopisy	7 000 000	7 000 000
B.II.9. Jiné závazky	1 220 614	2 154 707
B.II.10. Odložený daňový závazek	3 072 096	3 402 690
B.III. Krátkodobé závazky	5 560 694	9 187 215
B.III.1. Závazky z obchodních vztahů	3 088 589	6 056 274
B.III.5. Závazky k zaměstnancům	254 893	256 469
B.III.6. Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	118 290	122 769
B.III.7. Stát - daňové závazky a dotace	1 651 105	2 027 341
B.III.8. Krátkodobé přijaté zálohy	103 110	90 771
B.III.10. Dohadné účty pasivní	282 268	559 989
B.III.11. Jiné závazky	62 439	73 602
B.IV. Bankovní úvěry a výpomoci	12 690 711	14 925 315
B.IV.1. Bankovní úvěry dlouhodobé	11 821 600	14 246 947
B.IV.2. Krátkodobé bankovní úvěry	869 111	678 368
C. I. Časové rozlišení	370 210	304 867
C.I.1. Výdaje příštích období	281 463	268 027
C.I.2. Výnosy příštích období	88 747	36 840

Výkaz zisku a ztráty v druhovém členění

za období končící k 31. 12. 2010 (v tisících Kč)

	Období do 31. 12. 2010	Období do 31. 12. 2009
I. Tržby za prodej zboží	4	105
A. Náklady vynaložené na prodané zboží	3	99
+ Obchodní marže	1	6
II. Výkony	6 995 023	9 024 395
II.1. Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	6 712 790	8 691 779
II.2. Změna stavu zásob vlastní činnosti	-34	-151
II.3. Aktivace	282 267	332 767
B. Výkonová spotřeba	12 656 238	15 914 777
B.1. Spotřeba materiálu a energie	2 250 146	4 293 635
B.2. Služby	10 406 092	11 621 142
+ Přidaná hodnota	-5 661 214	-6 890 376
C. Osobní náklady	4 621 834	4 706 583
C.1. Mzdové náklady	3 329 101	3 377 908
C.2. Odměny členům orgánů společnosti a družstva	1 698	1 170
C.3. Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	1 065 619	1 096 174
C.4. Sociální náklady	225 416	231 331
D. Daně a poplatky	40 321	40 441
E. Odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	4 552 810	4 617 833
III. Tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu	156 859	206 441
III.1. Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	30 478	67 274
III.2. Tržby z prodeje materiálu	126 381	139 167
F. Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku a materiálu	182 105	155 483
F.1. Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	88 008	18 462
F.2. Prodaný materiál	94 097	137 021
G. Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti a komplexních nákladů příštích období	765 778	348 520
IV. Ostatní provozní výnosy	14 457 449	17 029 172
H. Ostatní provozní náklady	108 505	82 059
* Provozní výsledek hospodaření	-1 318 259	394 318
VIII. Výnosy z krátkodobého finančního majetku	307	937
X. Výnosové úroky	7 985	36 996
N. Nákladové úroky	912 577	1 016 152
XI. Ostatní finanční výnosy	608 614	364 969
O. Ostatní finanční náklady	219 024	79 067
* Finanční výsledek hospodaření	-514 695	-692 317
Q. Daň z příjmů za běžnou činnost	-330 594	1 410 265
Q 2. - odložená	-330 594	1 410 265
** Výsledek hospodaření za běžnou činnost	-1 502 360	-1 708 264
R. Mimořádné náklady	1 627	
* Mimořádný výsledek hospodaření	-1 627	
*** Výsledek hospodaření za účetní období (+/-)	-1 503 987	-1 708 264
**** Výsledek hospodaření před zdaněním	-1 834 581	-297 999

Přehled o změnách vlastního kapitálu

k datu 31. 12. 2010 (v tisících Kč)

	Základní kapitál	Kapitálové fondy	Zákonný rezervní fond/Ne-dělitelný fond	Statutární a ostatní fondy	Nerozdělený zisk minulých let	Neuhrazená ztráta minulých let	Výsledek hospodaření běžného účetního období	VLASTNÍ KAPITÁL CELKEM
Stav k 31. 12. 2008	52 542 494	655 656	926 418	18 467	5 694 390		1 123 021	60 960 446
Přijatý dar		18 885						18 885
Inventarizační nálezy majetku		104 548						104 548
Bezúplatné převody majetku a ostatní převody	218 251							218 251
Privatizace	-11 541							-11 541
Rozdělení výsledku hospodaření			112 302	35 308	975 411		-1 123 021	
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	1 038 720	33 732	6 669 801		-1 708 264	59 562 282
Přijatý dar		2 141						2 141
Inventarizační nálezy majetku		124 861						124 861
Bezúplatné převody majetku a ostatní převody	-8 383							-8 383
Privatizace	-9 049							-9 049
Rozdělení výsledku hospodaření					-1 708 264		1 708 264	
Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb				-60 025				-60 025
Dotace do fondu kulturních a sociálních potřeb			-65 082	58 652				-6 430
Dotace na koupi části podniku	10 185							10 185
Výsledek hospodaření za běžné období							-1 503 987	-1 503 987
Stav k 31. 12. 2010	52 741 957	906 091	973 638	32 359	4 961 537		-1 503 987	58 111 595

Přehled o peněžních tocích (cash flow)

období končící k 31. 12. 2010 (v tisících Kč)

		Období do 31. 12. 2010	Období do 31. 12. 2009
P.	Počáteční stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	1 208 100	3 256 046
	Peněžní toky z hlavní výdělečné činnosti (provozní činnost)		
Z.	Výsledek hospodaření za běžnou činnost před zdaněním	-1 832 954	-297 999
A.1.	Úpravy o nepeněžní operace	2 538 422	-458 170
A.1.1.	Odpisy stálých aktiv	4 552 810	4 617 833
A.1.2.	Změna stavu opravných položek a rezerv	765 777	348 520
A.1.3.	Zisk (ztráta) z prodeje stálých aktiv	57 530	-53 128
A.1.5.	Nákladové a výnosové úroky	904 285	978 219
A.1.6.	Opravy o ostatní nepeněžní operace	-3 741 980	-6 349 614
A.*	Čistý provozní peněžní tok před změnami pracovního kapitálu	705 468	-756 169
A.2.	Změna stavu pracovního kapitálu	-1 082 259	1 114 555
A.2.1.	Změna stavu pohledávek a časového rozlišení aktiv	1 873 676	-363 803
A.2.2.	Změna stavu závazků a časového rozlišení pasív	-2 941 107	1 511 924
A.2.3.	Změna stavu zásob	-14 828	-33 566
A.**	Čistý provozní peněžní tok před zdaněním a mimořádnými položkami	-376 791	358 386
A.3.	Vyplacené úroky	-12 379	36 317
A.4.	Přijaté úroky	8 292	37 933
A.***	Čistý peněžní tok z provozní činnosti	-380 878	432 636
	Peněžní toky z investiční činnosti		
B.1.	Výdaje spojené s nabytím stálých aktiv	-55 427	-2 718 949
B.2.	Příjmy z prodeje stálých aktiv	30 478	71 590
B.***	Čistý peněžní tok z investiční činnosti	-24 949	-2 647 359
	Peněžní toky z finančních činností		
C.1.	Změna stavu závazků z financování	650 987	166 777
C.2.	Dopady změn vlastního kapitálu	-65 471	
C.2.1.	Peněžní zvýšení základního kapitálu	-5 446	
C.2.5.	Přímé platby na vrub fondů	-60 025	
C.***	Čistý peněžní tok z finanční činnosti	585 516	166 777
F.	Čistá změna peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	179 689	-2 047 946
R.	Konečný stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	1 387 789	1 208 100

Příloha účetní závěrky za rok 2010

OBSAH

1. Obecné informace / 52

- 1.1. Obecné informace / 52
- 1.2. Předmět činnosti / 52
- 1.3. Organizační struktura a orgány SŽDC / 53

2. Účetní metody a obecné účetní zásady / 55

3. Přehled významných účetních pravidel a postupů / 55

- 3.1. Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek / 55
- 3.2. Zásoby / 56
- 3.3. Pohledávky / 56
- 3.4. Závazky / 56
- 3.5. Úvěry a dlouhodobé závazky / 57
- 3.6. Vlastní kapitál / 57
- 3.7. Rezervy / 57
- 3.8. Transakce v cizích měnách / 57
- 3.9. Daně z příjmů / 58
- 3.10. Finanční deriváty / 58
- 3.11. Dotace / 59
- 3.12. Výnosy / 59
- 3.13. Použití odhadů / 59
- 3.14. Mimořádné náklady a mimořádné výnosy / 59
- 3.15. Změny v účetních metodách / 59
- 3.16. Přehled o peněžních tocích / 59
- 3.17. Oddlužení / 60
- 3.18. Privatizace / 60
- 3.19. Prodej majetku / 60

4. Doplnující údaje k rozvaze a výkazu zisku a ztráty / 61

- 4.1. Dlouhodobý nehmotný majetek / 61
- 4.2. Dlouhodobý hmotný majetek / 62
 - 4.2.1. Přehled pohybů majetku / 62
 - 4.2.2. Investiční dotace / 63
 - 4.2.3. Majetek neuvedený v rozvaze / 63
 - 4.2.4. Majetek daný do zástavy / 64
 - 4.2.5. Majetek ve finančním pronájmu / 64
- 4.3. Zásoby / 64
- 4.4. Krátkodobé pohledávky / 64
 - 4.4.1. Pohledávky z obchodních vztahů / 64
 - 4.4.2. Daňové pohledávky / 65
 - 4.4.3. Jiné pohledávky / 65
- 4.5. Dohadné účty aktivní / 66
- 4.6. Derivátové finanční nástroje / 66
- 4.7. Finanční majetek / 67
- 4.8. Náklady příštích období / 67
- 4.9. Vlastní kapitál / 67
- 4.10. Rezervy / 68

4.11. Dlouhodobé závazky /	68
4.11.1. Emitované dluhopisy /	68
4.11.2. Dlouhodobé závazky z obchodních vztahů /	68
4.11.3. Jiné dlouhodobé závazky /	69
4.12. Krátkodobé závazky /	69
4.12.1. Závazky z obchodních vztahů /	69
4.12.2. Závazky z titulu sociálního zabezpečení /	69
4.12.3. Daňové závazky a dotace /	69
4.12.4. Krátkodobé přijaté zálohy /	70
4.12.5. Dohadné účty pasivní /	70
4.13. Bankovní úvěry /	70
4.13.1. Bankovní úvěry dlouhodobé /	70
4.13.2. Přehled splatnosti úvěrů /	71
4.13.3. Krátkodobé finanční úvěry /	72
4.14. Odložená daň /	72
4.15. Časové rozlišení pasiv /	72
4.16. Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb /	73
4.17. Nákup služeb /	73
4.18. Osobní náklady /	74
4.19. Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti /	74
4.20. Ostatní provozní výnosy /	74
4.21. Ostatní provozní náklady /	75
4.22. Výnosové úroky /	75
4.23. Ostatní finanční výnosy /	75
4.24. Ostatní finanční náklady /	75
5. Zaměstnanci, vedení společnosti a statutární orgány /	76
5.1. Osobní náklady a počet zaměstnanců /	76
5.2. Poskytnuté půjčky, úvěry či ostatní plnění /	76
6. Podmíněné a další neuvedené závazky v účetnictví /	76
6.1. Závazky nezahrnuté v rozvaze /	76
6.2. Budoucí závazky z koridorové výstavby /	77
7. Další informace /	78
7.1. Vznik organizace /	78
7.2. Významné faktory ovlivňující činnost SŽDC /	78
7.3. Vztahy s ČD, a.s. a ČD Cargo, a.s. /	79
7.4. Ekonomický přínos dlouhodobého majetku /	79
7.5. Privatizace /	80
7.6. Prodej majetku /	80
7.6.1. Prodej zbytného majetku /	80
7.6.2. Prodej bytových domů /	80
8. Události po datu účetní závěrky /	80
8.1. Splacení dluhopisů /	80
8.2. Reorganizace organizační složky Ředitelství k 1. 4. 2011 /	80

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 České dráhy, 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 za rok 2010 je sestavována ke dni 31. 12. 2010.

1.2. Předmět činnosti

Hlavním předmětem činnosti SŽDC je dle zákona o transformaci provozování železniční dopravní cesty a zajišťování její provozuschopnosti, modernizace a rozvoj. Provozování železniční dopravní cesty po celý rok 2010 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 7.3. 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. 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. Generálním ředitelem byl do 30. 9. 2010 Ing. Jan Komárek, který k tomuto datu odstoupil z funkce. Od 1. 10. 2010 je k řízení činnosti a jednání jménem SŽDC pověřen náměstek generálního ředitele pro audit Ing. Pavel Habarta, MBA. V době jeho nepřítomnosti ho zastupuje Ing. Bohuslav Navrátil. Tito zástupci generálního ředitele byli také k 31. 12. 2010 statutárním orgánem SŽDC.

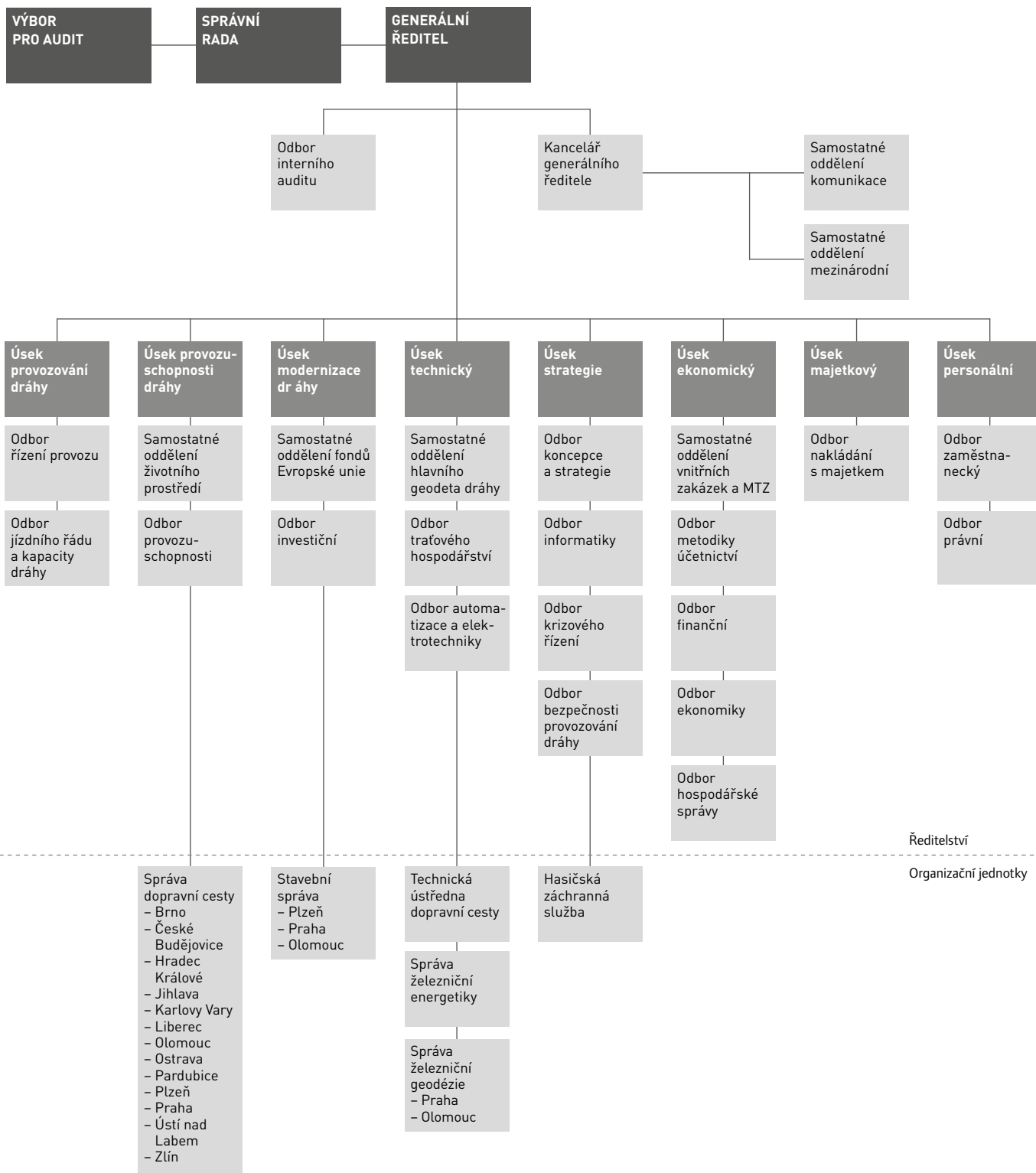
Ke dni 31. 12. 2010 byli členy správní rady:

Jméno	Funkce	Datum
Ing. Adolf Jílek	Předseda	od 2. 12. 2008
Mgr. Ivan Adamec	Člen	od 8. 3. 2007
Roman Jurečko	Člen	od 1. 12. 2008
Ing. Lukáš Hampl	Člen	od 11. 11. 2010
Mgr. Jakub Hodinář	Člen	od 11. 11. 2010
Ing. Libor Joukl	Člen	od 11. 11. 2010
Ing. Radim Vysloužil	Člen	od 11. 11. 2010

Ke dni 31. 12. 2010 byli členy výboru pro audit:

Jméno	Datum
Doc. Ing. Hana Březinová, CSc.	od 1. 1. 2010
Ing. Lukáš Hampl	od 14. 12. 2010
Ing. Radim Vysloužil	od 14. 12. 2010

Organizační strukturu SŽDC k 31. 12. 2010 zobrazuje následující schéma:



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. U dlouhodobého hmotného majetku je jeho ocenění u samostatných movitých věcí a souborů v jednotlivém případě částka vyšší než 40 000 Kč a u dlouhodobého nehmotného majetku je vyšší než 60 000 Kč.

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, přijaté dary a dále případné bezúplatné převody v rámci státu Česká republika 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 v souladu s českou legislativou.

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.

Pokud SŽDC požaduje na cizím majetku zřídit práva, která odpovídají věcnému břemeni, eviduje je jako dlouhodobý nehmotný majetek a to bez ohledu na výši pořizovací ceny.

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 jednoho 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. 593/1991 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. 2010, 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. 2010.

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 2010 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. V případě nákupu nebo prodeje cizí měny za českou měnu, je používán kurs banky, která transakci 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 zdánlivé 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 použití dotace.

Část investičních dotací přijatých od SFDI představuje tzv. předfinancování, kde se předpokládá, že tato dotace bude následně uhrazena dotací ze zdrojů EU. Následně přijaté finanční prostředky ze zdrojů EU jsou vráceny 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

Při povodni, která byla posouzena jako živelná pohroma byla zcela zničena část trati Hostašovice – Nový Jičín, která byla rozhodnutím drážního úřadu zrušena. Jejím vyřazením z užívání vznikl v roce 2010 v SŽDC mimořádný náklad ve výši zůstatkové ceny rušené tratě.

3.15. Změny v účetních metodách

V roce 2010 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. 1553 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 promínutých 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 oprávků („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 roce 2010 privatizaci majetku SŽDC formou prodeje třetím stranám. Finanční prostředky získané privatizací budou převedeny na SŽDC v roce 2011 na základě Dodatku č. 2 ke Smlouvě o převodu finančních prostředků uzavřeném dne 26. 1. 2011. V okamžiku přijetí budou 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.

4. Doplnující údaje k rozvaze a výkazu zisku a ztráty

4.1. Dlouhodobý nehmotný majetek

(údaje v tis. Kč)

Pořizovací cena	Stav k 31. 12. 2008	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2009	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2010
Software	114 118	70 010	2 908	181 220	49 727	2 002	228 945
Ocenitelná práva	0	0	0	0	0	0	0
Ostatní	2 548	0	0	2 548	106	0	2 654
Nedokončený majetek	0	497	497	0	0	0	0
Zálohy	0	0	0	0	9	0	9
Celkem	116 666	70 507	3 405	183 768	49 842	2 002	231 608

(údaje v tis. Kč)

Oprávký	Stav k 31. 12. 2008	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2009	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2010
Software	46 294	35 368	2 909	78 753	59 826	2 002	136 577
Ocenitelná práva	0	0	0	0	0	0	0
Ostatní	187	430	0	617	436	0	1 053
Celkem	46 481	35 798	2 909	79 370	60 262	2 002	137 630

(údaje v tis. Kč)

Zůstatková hodnota	Stav k 31. 12. 2008	Stav k 31. 12. 2009	Stav k 31. 12. 2010
Software	67 824	102 467	92 368
Ocenitelná práva	0	0	0
Ostatní	2 361	1 931	1 601
Nedokončený majetek	0	0	0
Zálohy	0	0	9
Celkem	70 185	104 398	93 978

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. 2008	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2009	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2010
Pozemky	6 330 470	132 550	32 882	6 430 138	138 192	39 265	6 529 065
Stavby	134 651 757	759 255	1 311 359	134 099 653	1 441 191	472 728	135 068 116
Samostatné movité věci	19 817 593	549 546	640 856	19 726 283	878 563	231 969	20 372 877
- Stroje, zařízení a inventář	19 256 271	442 030	634 318	19 063 983	826 321	226 104	19 664 200
- Dopravní prostředky	551 831	107 516	6 279	653 068	52 242	5 678	699 632
- Ostatní	9 491	0	259	9 232	0	187	9 045
Nedokončený majetek	4 849 227	25 727 186	23 577 602	6 998 811	11 436 550	14 100 547	4 334 814
Zálohy	8 846	696 374	644 407	60 813	77 890	127 735	10 968
Oceňovací rozdíl	8 192 259	0	0	8 192 259	0	2 675	8 189 584
Celkem	173 850 152	27 864 911	26 207 106	175 507 957	13 972 386	14 974 919	174 505 424

(údaje v tis. Kč)

Oprávký	Stav k 31. 12. 2008	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2009	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2010
Stavby	70 273 237	3 067 295	969 454	72 371 078	2 917 777	317 559	74 971 296
Samostatné movité věci	10 702 137	1 121 135	485 962	11 337 310	1 092 063	179 711	12 249 662
- Stroje, zařízení a inventář	10 576 917	1 038 674	481 571	11 134 020	1 008 672	175 156	11 967 536
- Dopravní prostředky	120 646	80 581	4 214	197 013	82 644	4 380	275 277
- Ostatní	4 574	1 880	177	6 277	747	175	6 849
Oceňovací rozdíl	227 563	546 150	0	773 713	545 973	253	1 319 433
Celkem	81 202 937	4 734 580	1 455 416	84 482 101	4 555 813	497 523	88 540 391

(údaje v tis. Kč)

Opravné položky	Stav k 31. 12. 2008	Pohyb	Stav k 31. 12. 2009	Pohyb	Stav k 31. 12. 2010
Pozemky	36 611	5 716	42 327	-1 353	40 974
Stavby	155 611	-18 509	137 102	11 903	149 005
Samostatné movité věci	2 503	1 238	3 741	5 544	9 285
- Stroje, zařízení a inventář	2 503	825	3 328	5 591	8 919
- Dopravní prostředky	0	413	413	-47	366
Nedokončený majetek	180 794	0	180 794	-66 178	114 616
Celkem	375 519	-11 555	363 964	-50 084	313 880

(údaje v tis. Kč)

Zůstatková hodnota	Stav k 31. 12. 2008	Stav k 31. 12. 2009	Stav k 31. 12. 2010
Pozemky	6 293 859	6 387 811	6 488 091
Stavby	64 222 909	61 591 473	59 947 815
Samostatné movité věci	9 112 953	8 385 232	8 113 930
- Stroje, zařízení a inventář	8 676 851	7 926 635	7 687 745
- Dopravní prostředky	431 185	455 642	423 989
- Ostatní	4 917	2 955	2 196
Nedokončený majetek	4 668 433	6 818 017	4 220 198
Zálohy	8 846	60 813	10 968
Oceňovací rozdíl	7 964 696	7 418 546	6 870 151
Celkem	92 271 696	90 661 892	85 651 153

Přírůstky nedokončeného majetku jsou tvořeny především náklady na pořízení majetku. Úbytky jsou představovány do značené míry zaúčtováním snížení pořizovací ceny o výši dotace.

V roce 2010 došlo ve srovnání s rokem 2009 k celkovému snížení dlouhodobého majetku v pořizovacích cenách o 1 002 533 tis. Kč. U dlouhodobého hmotného majetku je pokles proti roku 2009 způsoben především nižší rozestavěností nedokončeného majetku. 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 železniční dopravní cesty.

4.2.2. Investiční dotace

Celková částka přijatých investičních dotací za rok 2010 a 2009:

(údaje v tis. Kč)

	1. 1. – 31. 12. 2010	1. 1. – 31. 12. 2009
SFDI na výstavbu a modernizaci, nár. podíl, OPD, EIB	13 967 070	18 236 148
Fondy EU	794 429	672 030
Příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	13 797	52 234
Investiční dotace celkem	14 775 296	18 960 412

Dotace ze SFDI na výstavbu a modernizaci zahrnují také prostředky z Operačního programu Doprava, které v roce 2010 činily 8 836 055 tis. Kč a v roce 2009 částku 7 856 757 tis. Kč.

Dotace přijaté ze SFDI formou předfinancování v roce 2010 činily 63 230 tis. Kč a v roce 2009 částku 593 359 tis. Kč.

4.2.3. Majetek neuvedený v rozvaze

Celková hodnota drobného hmotného majetku neuvedeného v rozvaze k 31. 12. 2010 je 683 153 tis. Kč a k 31. 12. 2009 byla 654 238 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. 2010 činila 130 277 086 tis. Kč. K 31. 12. 2009 činila 116 370 745 tis. Kč.

4.2.4. Majetek daný do zástavy

SŽDC nemá k 31. 12. 2010 žádný majetek zatížený zástavním právem.

4.2.5. Majetek ve finančním pronájmu

SŽDC neměla v roce 2010 žádný majetek ve finančním pronájmu.

4.3. Zásoby

(údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 31. 12. 2010	Zůstatek k 31. 12. 2009
Materiál na skladě	282 973	268 164
Materiál na cestě	160	104
Nedokončená výroba	815	849
Zboží na skladě	13	12
Zálohy poskytnuté na zásoby	0	4
Opravná položka k zásobám	-73	-50
Zásoby celkem	283 888	269 083

Zvýšení materiálu na skladě i na cestě 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)

31. 12. 2010	Do splatnosti	Po splatnosti (dnů)					Celkem po splatnosti	Celkem
		0–90 dní	91–180	181–365	1–2 roky	2 roky a více		
Brutto	1 779 968	85 461	3 877	86 135	246 231	265 738	687 442	2 467 410
Opr. položka				-81 531	-221 183	-219 501	-522 215	-522 215
Netto	1 779 968	85 461	3 877	4 604	25 048	46 237	165 227	1 945 195

(údaje v tis. Kč)

31. 12. 2009	Do splatnosti	Po splatnosti (dnů)					Celkem po splatnosti	Celkem
		0–90 dní	91–180	181–365	1–2 roky	2 roky a více		
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

Ke snížení pohledávek k 31. 12. 2010 došlo v návaznosti na ukončení prodeje silové elektřiny ČD, a.s. a ČD Cargo, a.s. Podstatnou výši pohledávek ve splatnosti i po splatnosti tvoří pohledávky za použití dopravní cesty za ČD, a.s. a ČD Cargo, a.s.

Součástí opravných položek je částka 297 203 tis. Kč zaúčtovaná k pohledávkám za ČD Cargo, a.s. z titulu neuhrazených faktur za dodávku trakční elektrické energie. Pohledávky nebyly ČD Cargo, a.s. uhrazeny v plné výši z důvodu nesouhlasu ČD Cargo, a.s. s fakturovanou cenou. Tyto pohledávky jsou v současné době předmětem rozhodčího řízení.

V roce 2003 získala SŽDC při transformaci pohledávky za bývalými jugoslávskými železnicemi. V témže roce byly 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. Tato pohledávka k 31. 12. 2010 činí 112 981 tis. Kč a je plně pokrytá opravnou položkou.

4.4.2. Daňové pohledávky

Daňové pohledávky k 31. 12. 2010 jsou tvořeny pohledávkou z titulu daně z přidané hodnoty v celkové výši 644 966 tis. Kč, k 31. 12. 2009 byla tato pohledávka evidována ve výši 1 537 236 tis. Kč.

4.4.3. Jiné pohledávky

Struktura jiných pohledávek:

(údaje v tis. Kč)

Druh pohledávky	Stav k 31. 12. 2010	Stav k 31. 12. 2009
Pohledávky převzaté po ČD, s. o.	13 334	14 594
Z toho: – škody vzniklé na majetku ČD, s. o.	10 330	11 142
– ostatní	3 004	3 452
Pohledávky z titulu náhrady škod	37 764	44 963
Pohledávky z koupě části podniku	22 390	22 390
Zálohový příděl do Fondu kulturních a sociálních potřeb	62 883	69 368
Ostatní	829	544
Jiné pohledávky celkem	137 200	151 859
Opravné položky	-71 175	-65 156
Jiné pohledávky celkem netto	66 025	86 703

Snížení pohledávek z titulu náhrad škod je způsobeno změnou způsobu účtování k 1. 1. 2010. Na základě této změny je předpis požadované náhrady škody před uznáním viníkem účtován na dohadném účtu aktivním. Po uznání náhrady je příslušná částka přeúčtována na účet jiné pohledávky. V této položce je zahrnuto přeúčtování škody z titulu pádu mostu v žst. Studénka ve výši 11 124 tis. Kč předané k právnímu vymáhání.

Výše přídělu do FKSP odpovídá stavu zaměstnanců v roce 2010.

4.5. Dohadné účty aktivní

(údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 31. 12. 2010	Zůstatek k 31. 12. 2009
Očekávaná dotace z fondů EU (viz bod 3.11.)	990 451	1 438 362
Dohadná položka na vyúčtování za použití železniční dopravní cesty z titulu nákladní dopravy	5 765	0
Uplatnění náhrady škody z titulu mandátní smlouvy s ČD, a.s.	977	21 104
Dohadná položka k přeúčtování nákladů na správu bytových objektů, jejich prodej nenabyl právní moci	3 162	4 786
Dohadná položka za PO za pád mostu Studénka	0	11 124
Dohadná položka podílu přenosu sítě ČD	819	1 042
Nevyfakturovaná spotřeba el. energie	5 962	3 201
Hasičské záchranné služby pro ČD, a.s.	12 651	0
Hasičské záchranné služby pro ČD Cargo, a. s.	7 321	0
Vyúčtování Railreklam	4 391	0
Dohadná položka k uplatnění škod	69 229	0
Ostatní položky	35 094	26 189
Dohadné účty aktivní celkem	1 135 822	1 505 808
Opravné položky	-977	-21 104
Dohadné účty aktivní celkem netto	1 134 845	1 484 704

Uplatnění náhrady škody z titulu mandátní smlouvy s ČD, a.s. bylo sníženo na základě předpokladu uplatnění námitky promlčení dlužníkem (ČD, a.s.).

Dohadná položka za právnickou osobou za pád mostu Studénka je přeúčtována na jiné pohledávky předané k právnímu vymáhání.

Služby HZS pro ČD, a.s. a ČD Cargo, a.s. byly poskytnuty na základě smlouvy o sdružení v roce 2010, jejich fakturace na základě vyúčtování proběhla v roce 2011. Obdobná situace je také u vyúčtování Railreklam.

Nárůst dohadné položky k uplatnění škod vyplývá z nového způsobu účtování od 1. 1. 2010, kdy je předpis požadované náhrady škody před uznáním náhrady škody viníkem účtován na dohadném účtu aktivním. Po uznání náhrady je příslušná částka přeúčtována na účet jiné pohledávky.

Největší částku v ostatních položkách tvoří dohadné položky za vyúčtování vedlejších služeb souvisejících s pronájmem.

4.6. Derivátové finanční nástroje

(údaje v tis. Kč)

	31. 12. 2010 Reálná hodnota	31. 12. 2009 Reálná hodnota
Deriváty určené k obchodování:		
Úrokové swapy	-62 258	-73 250
Celkem	-62 258	-73 250

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. 2010	31. 12. 2009
Pokladní hotovost a peníze na cestě	1 482	1 644
Ceniny	2 328	2 503
Účty v bankách	1 383 979	1 203 953
Finanční majetek celkem	1 387 789	1 208 100

Při posuzování celkového stavu finančních prostředků organizace je třeba vzít v úvahu stav cash poolového kontokorentního účtu, který je vykázán na řádku krátkodobých úvěrů v částce -869 111 tis. Kč (viz bod 4.13.3.). Po promítnutí tohoto vlivu vykazují bankovní účty SŽDC k 31.12.201031. 12. 2010 celkový zůstatek ve výši 514 868 tis. Kč.

4.8. Náklady příštích období

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

4.9. Vlastní kapitál

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

Hodnota základního kapitálu byla v roce 2010 a 2009 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 2010 pozemky v hodnotě 517 tis., v roce 2009 v hodnotě 3 923 tis. Kč. Současně došlo k vyřazení pozemků z účetnictví SŽDC v roce 2010 ve výši 105 tis. Kč a v roce 2009 ve výši 119 tis. Kč.

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

4.10. Rezervy

(údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 31. 12. 2009	Tvorba	Čerpání	Zůstatek k 31. 12. 2010
Rezerva na soudní spory	52 522	810 200	8 650	854 072
Rezerva na odškodnění pracovních úrazů a nemocí z povolání	113 921	3 811	17 791	99 941
Rezerva na příplatky k důchodům	61 345	3 815	11 135	54 025
Rezerva na náklady z náhrad škod – ČD Cargo, a.s.	95 867	40 072	0	135 939
Rezervy celkem	323 655	857 898	37 576	1 143 977

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. Nárůst souvisí se zaúčtováním rezervy na náhradu škody uplatněné ČEZ Prodej, s.r.o. z titulu neodebrání nasmlouvaného množství elektrické energie v roce 2010 (viz bod 6.1.).

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 2010 došlo k šesté výplatě úroků držitelům dluhopisů v celkovém objemu 322 mil. Kč.

Emitované dluhopisy byly státem (Ministerstvo financí – MF) uhrazeny v březnu 2011. Tím přešel dlouhodobý závazek SŽDC vůči držitelům dluhopisů na dlouhodobý závazek vůči státu. Protože o tomto postupu úhrady bylo rozhodnuto již v roce 2010, je hodnota těchto dluhopisů k 31. 12. 2010 stále klasifikována jako dlouhodobý závazek.

4.11.2. Dlouhodobé závazky z obchodních vztahů

(údaje v tis. Kč)

Druh závazku	31. 12. 2010	31. 12. 2009
Pozastávky	2 220 698	1 233 900
Vádia, kauce, jistoty	3 000	6 000
Peněžní kauce přijaté od odběratelů	242	0
Celkem	2 223 940	1 239 900

Nárůst pozastávek je způsoben investiční činností na železniční dopravní cestě.

4.11.3. Jiné dlouhodobé závazky

(údaje v tis. Kč)

Věřitel	31. 12. 2010	31. 12. 2009
MF ČR – úhrada dle státní záruky za úroky z úvěrů po prominutí	273 916	534 026
MF ČR – úhrada dle státní záruky za jistiny z úvěrů po prominutí	946 698	1 620 681
Celkem	1 220 614	2 154 707

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 2009 byly prominuty závazky ve výši 6 357 mil. Kč a v roce 2010 ve výši 3 751 mil. Kč.

4.12. Krátkodobé závazky

4.12.1. Závazky z obchodních vztahů

Věková struktura závazků z obchodních vztahů:

(údaje v tis. Kč)

Rok	Do splatnosti	Po splatnosti (dnů)					Celkem po splatnosti	Celkem
		0–90 dní	91–180 dní	181–365 dní	1–2 roky	2 roky a více		
2010	3 067 145	20 066	122	1 164	19	73	21 444	3 088 589
2009	5 832 026	218 372	3 809	1 952	115	0	224 248	6 056 274

Snížení závazků ve splatnosti i po splatnosti bylo způsobeno především ukončením nákupu trakční energie od ČEZ Prodej, s.r.o.

Podstatná část závazků ve lhůtě splatnosti se týká investiční výstavby vůči zhotoviteli EUROVIA CS, a.s., Skanska a.s. a obsluhy dráhy vůči ČD, a.s.

4.12.2. Závazky z titulu sociálního zabezpečení

Ke konci roku 2010 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. 2010	Zůstatek k 31. 12. 2009
Nevyčerpané investiční dotace ze SFDI	14 825	154 775
Vratná dotace ze SFDI - FS	932 592	1 342 170
Vratná dotace SFDI - TEN T	62 675	92 314
Investiční dotace TEN T	594 793	387 860
Příspěvky měst, obcí, krajů a dalších subjektů na investice	12 765	16 499
Daň z příjmů sražená zaměstnancům	33 387	32 874
Ostatní daně	53	806
Ostatní dotace do tržeb	15	43
Daňové závazky a dotace celkem	1 651 105	2 027 341

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 995 267 tis. Kč k 31. 12. 2010 a ve výši 1 434 484 tis. Kč k 31. 12. 2009.

Daňové nedoplatky u místně příslušných finančních orgánů SŽDC neeviduje.

4.12.4. Krátkodobé přijaté zálohy

Krátkodobé přijaté zálohy k 31. 12. 2010 činí 103 110 tis. Kč a k 31. 12. 2009 činily 90 771 tis. Kč. Zálohy jsou přijaté převážně na vyúčtování vedlejších služeb souvisejících s pronájmem bytových i nebytových prostor, na poskytnutí věcných břemen, kdy SŽDC je osoba povinná a dále na zálohy za odběr elektrické energie.

4.12.5. Dohadné účty pasivní

(údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 31. 12. 2010	Zůstatek k 31. 12. 2009
Nevyfakturované neinvestiční dodávky	179 860	495 618
Nevyfakturované investiční dodávky	63 486	145
Dohadná položka nákladových úroků na koridory	34 317	42 914
Dohadná položka na odvod do SR za neplnění povinného podílu osob se zdravotním postižením	0	15 966
Ostatní	4 605	5 346
Dohadné účty pasivní celkem	282 268	559 989

Snížení v položce nevyfakturované neinvestiční dodávky je způsobeno tím, že k 31. 12. 2010 nebyly výkony za obsluhu dráhy účtovány dohadnými položkami. K 31. 12. 2009 činily částku 351 mil. Kč. V nevyfakturovaných neinvestičních dodávkách jsou zaúčtovány dohadné vedlejší náklady, které souvisejí s nájmy a dále náklady na interní spotřebu elektrické energie.

Stav nevyfakturovaných investičních dodávek k 31. 12. 2010 je navýšen oproti stavu k 31. 12. 2009 a to z důvodu nevyfakturovaných investičních dodávek na stavbách III. železničního koridoru.

K 31. 12. 2010 nebyla zaúčtována dohadná položka na odvod za neplnění povinného podílu osob se zdravotním postižením, z důvodu změny výkladu Ministerstva práce a sociálních věcí ČR.

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. 2009	Čerpání 1–12/2010	Splátky 1–12/2010	Kurzové rozdíly	Zůstatek k 31. 12. 2010
I. koridor:						
KfW Frankfurt	EUR	202 970	0	32 790	10 018	160 162
EIB Lucemburk	EUR	1 094 678	0	211 817	53 611	829 250
Japon. EXIM bank	JPY	799 039	0	167 593	- 110 148	741 594
EIB Lucemburk	EUR	1 001 523	0	125 953	53 664	821 906
ČS, a.s.	CZK	448 000	0	223 600	0	224 400
KB, a.s.	CZK	869 000	0	174 000	0	695 000
KfW Frankfurt	EUR	730 434	0	78 668	36 961	614 805
II. koridor:						
EIB Lucemburk	EUR	2 470 067	0	337 580	127 687	2 004 800
EIB Lucemburk	EUR	3 327 029	0	293 663	169 366	2 864 000
KfW Frankfurt	EUR	2 029 701	0	262 318	101 695	1 665 688
Mezisoučet		12 972 441	0	1 907 982	442 854	10 621 605
Racionalizační akce						
ČS, a.s.	CZK	1 274 506	75 489	150 000	0	1 199 995
Mezisoučet		1 274 506	75 489	150 000	0	1 199 995
Celkem		14 246 947	75 489	2 057 982	442 854	11 821 600

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 2010	Splatné v roce 2011	Splatné v následujících letech
Dlouhodobé úvěry	2 057 982	2 053 248	9 768 352
Celkem	2 057 982	2 053 248	9 768 352

Dluhovou službu z dlouhodobých úvěrů, ve smyslu záruk poskytnutých státem podle zvláštních zákonů, nebo záruk vyplývajících 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 2010 bylo na jistinách zaplaceno celkem 2 057 982 tis. Kč z toho 150 000 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. 2010	31. 12. 2009
Kontokorentní účet	869 111	678 368
Krátkodobé finanční úvěry	869 111	678 368

V závěru roku 2010 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. 2010	31. 12. 2009
Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	-3 741 945	-3 550 863
Opravné položky k majetku	59 637	69 153
Pohledávky z obchodních vztahů	79 087	17 525
Rezervy	217 356	61 495
Daňová ztráta minulých let	313 769	0
Celkem odložená daň (pohledávka +, závazek -)	-3 072 096	-3 402 690

Z důvodu opatrnosti byla ve výpočtu odložené daně zohledněna jen část daňové ztráty z minulých let a to ve výši, jejíž uplatnění je považováno za pravděpodobné. Pro výpočet byla použita známá sazba daně.

4.15. Časové rozlišení pasiv

(údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 31. 12. 2010	Zůstatek k 31. 12. 2009
Výnosy příštích období – přijaté úhrady od Severočeských dolů na náhrady škod	0	1 012
Výdaje příštích období (na úroky z emise dluhopisů SŽDC)	267 304	267 304
Dohoda o narovnání práv a povinností s ČD-T, a.s.	0	25 641
Dohoda o narovnání	80 000	0
Nájemné přijaté předem	7 395	10 163
Výdaje příštích období na odvod za nedodržení povinného podílu osob se ZP	9 853	0
Ostatní	5 658	747
Časové rozlišení pasiv celkem	370 210	304 867

Předmětem dohody o narovnání je finanční vypořádání plynoucí z dodávek vadného materiálu, který bude nejpozději do 31. 12. 2018 postupně vyměňován.

4.16. Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb

(údaje v tis. Kč)

Položka	Rok 2010	Rok 2009
Výnosy z použití dopravní cesty ČD, a.s. – nákladní doprava	80 800	57 102
Výnosy z použití dopravní cesty ČD, a.s. – osobní doprava	1 317 213	1 367 418
Výnosy z použití dopravní cesty ČD Cargo, a.s. – nákladní doprava	2 539 310	2 542 408
Výnosy z použití dopravní cesty mimo skupinu ČD – nákladní doprava	379 758	318 433
Výnosy z použití dopravní cesty mimo skupinu ČD – osobní doprava	4 872	3 883
Výnosy za provozování dráhy	70 934	67 312
Tržby za nájmy	192 764	174 620
Tržby za ostatní externí služby	643 441	756 564
Tržby za elektrickou energii	1 481 731	3 401 567
Tržby od cizích dopravců za poskytnuté služby (mimořádné zásilky apod.)	1 967	2 472
Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb celkem	6 712 790	8 691 779

Veškeré výnosy byly realizovány v tuzemsku.

Mírný pokles z titulu osobní dopravy je dán redukcí spojů v rámci závazku obslužnosti kraje, kterou zajišťují České dráhy, a.s. Je pozastaven pokles, který v loňském roce způsobila krize. Výrazný nárůst výkonů u ostatních dopravců je mimo jiné dán i růstem počtu dopravců. Značné výkony jsou zaznamenány např. u PKP Cargo.

Pokles tržeb za elektrickou energii je způsoben tím, že do 31. 12. 2009 přeúčtovala trakční energii včetně distribuce dopravcům SŽDC a od 1. 1. 2010 zajišťuje SŽDC pouze distribuci elektřiny do osmi předávacích míst pro odběratele ČD, a.s. podle pravidel trhu s elektřinou za regulované ceny. Silovou elektřinu nakupuje na tyto předávací místa přímo ČD, a.s.

4.17. Nákup služeb

(údaje v tis. Kč)

Položka	Rok 2010	Rok 2009
Náklady na řízení provozu železniční dopravní cesty ČD, a.s.	5 194 373	5 320 200
Náklady na opravy a udržování stavebního charakteru	2 828 212	2 292 617
Náklady na opravy bytů	18 661	7 766
Náklady na audit, právní a ekonomické služby	10 659	28 930
Z toho: - náklady za povinný audit účetní závěrky	2 300	2 300
- náklady za jiné ověřovací služby	191	270
- náklady za jiné neauditorské služby statutárnímu auditorovi	8 168	10 087
Náklady na součinnost při přidělování kapacity dopravní cesty	450	361
Ostatní	2 353 737	3 971 268
Z toho: - opravy a udržování	1 089 736	1 888 440
- nájemné, software do 60 tis. Kč apod.	1 264 001	2 082 828
Služby celkem	10 406 092	11 621 142

Pokles souvisí s realizací úsporných opatření a optimalizací nákladů v roce 2010.

4.18. Osobní náklady

(údaje v tis. Kč)

2010	Mzdové náklady	Soc. a zdrav. zabezpečení	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem 2010	Osobní náklady celkem 2009
Doprovodný sociální program (DSP)	69 994			69 994	41 590
Běžné náklady	3 120 094	1 065 619	227 114	4 412 827	4 582 797
Ostatní	139 013	0	0	139 013	82 196
Celkem	3 329 101	1 065 619	227 114	4 621 834	4 706 583

Běžné osobní náklady představují náklady na zaměstnance SŽDC za rok 2010. Ve sloupci zdravotní a sociální zabezpečení jsou uváděny platby za zaměstnavatele.

Ostatní náklady zahrnují náklady za ztrátu na výdělků, příspěvky na závodní stravování, zvláštní příplatky k důchodům bývalým zaměstnancům ČD, s.o., 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 2010	Rok 2009
Změna stavu rezerv	820 323	22 973
Změna stavu opravných položek k pohledávkám	-4 484	337 052
Změna stavu opravných položek k dlouhodobému hmotnému majetku	-50 084	-11 555
Změna stavu zásob	23	50
Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti celkem	765 778	348 520

Nárůst stavu rezerv souvisí se zaúčtováním rezervy na náhradu škody uplatněné ČEZ Prodej, s.r.o. z titulu neodebrání nasmlouvaného množství elektrické energie v roce 2010 (viz bod 6.1.).

4.20. Ostatní provozní výnosy

(údaje v tis. Kč)

Položka	Rok 2010	Rok 2009
Dotace SFDI na opravy a udržování železniční dopravní cesty	8 159 000	8 005 000
Dotace SFDI na opravy a údržbu po povodních	311 721	712 074
Neinvestiční dotace ze státního rozpočtu	1 776 971	1 460 000
Neinvestiční dotace ze SFDI – účelově vázané	974	11 873
Neinvestiční dotace – program OPD	8 288	7 285
Ostatní dotace	4 626	4 774
Dotace ze SR na doprovodný sociální program dle nařízení vlády	69 994	41 590
Prominutí závazku	3 750 868	6 357 073
Tržby z výzisku materiálu	167 468	220 737
Výnosy z privatizace	0	4 287
Přijaté smluvní pokuty a úroky z prodlení	12 767	25 826
Prodej práv na provoz přenosové sítě	0	27 776
Náhrady důlní škody od Severočeských dolů	0	4 322
Nároky na náhrady za manka a škody	91 478	78 820
Ostatní	103 294	67 735
Ostatní provozní výnosy celkem	14 457 449	17 029 172

4.21. Ostatní provozní náklady

(údaje v tis. Kč)

Položka	Rok 2010	Rok 2009
Neinvestiční a investiční úroky z prodlení	2 192	95
Pokuty a penále	1 088	1 203
Odpisy pohledávek	8 888	7 509
Odpis zmařených investic	4 836	40
Náklady soudního řízení	741	385
Vyplacené renty	17 806	19 862
Náklady spojené s nezaměstnáváním osob se sníženou pracovní schopností	9 853	8 781
Pojistné majetku a odpovědnosti	23 892	26 765
Členské příspěvky	6 261	4 553
Škody v odpovědnosti způsobené na cizím majetku	11 901	0
Ostatní	21 047	12 866
Ostatní provozní náklady celkem	108 505	82 059

K nárůstu odpisu zmařených investic došlo na základě rozhodnutí inventarizační komise odepsáním projektové dokumentace těch projektů, u kterých se předpokládá, že nebudou již realizovány.

Nárůst nákladů z titulu odpovědnosti za škody na cizím majetku je způsoben změnou účtování, kdy tyto náklady byly v roce 2009 účtovány na účtu oprav a udržování.

V ostatních provozních nákladech jsou zaúčtovány příspěvky na údržbu osobních ochranných pracovních prostředků a dále úhrady závazků z právních sporů převzatých od ČD, a.s.

4.22. Výnosové úroky

Výnosové úroky v roce 2010 činily 7 985 tis. Kč, resp. v roce 2009 činily 36 996 tis. Kč. Výrazný pokles výnosových úroků proti roku 2009 je z důvodu nízkých disponibilních zůstatků na bankovních účtech a nízkých úrokových sazeb v průběhu celého roku 2010.

4.23. Ostatní finanční výnosy

Ostatní finanční výnosy zahrnují zejména kurzové zisky z přepočtu cizoměnových úvěrů, které v roce 2010 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 2010 a 2009:

(údaje v tis. Kč)

2010	Průměrný počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. a zdrav. zabezpečení	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	9 423	3 260 856	1 044 431	225 987	4 531 274
Vedení	52	68 245	21 188	1 127	90 560
Celkem	9 475	3 329 101	1 065 619	227 114	4 621 834

(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

K 1. 1. 2010 měla SŽDC 9 764 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. 2010 bylo u SŽDC zaměstnáno 8 795 zaměstnanců, celkově o 1 134 méně než ke stejnému datu předchozího roku.

5.2. Poskytnuté půjčky, úvěry či ostatní plnění

Členové vedení organizace neobdrželi v letech 2010 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

Dle výstupů z provedeného plošného ekologického auditu majetku státu s právem hospodaření pro SŽDC (2008) a z dalších dostupných analýz vyplývá, že stav prokázaného znečištění je menší než se původně předpokládalo [souvisí to i s rozdělením majetku po ČD, s.o. v minulosti dle zák. č. 77/2002 Sb.], 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 (zejména následkem havarijních úniků závadných látek do životního prostředí při mimořádných událostech). Současně bude třeba přistoupit i k postupnému odstraňování staré hlukové zátěže v mimokoridorových úsecích (rámcově vyčíslena na cca 1,1 mld. Kč).

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 modernizace železniční dopravní cesty je ochrana životního prostředí nedílnou součástí přípravné projektové dokumentace a náklady na životní prostředí jsou součástí pořizovací ceny nové investiční výstavby.

Za rok 2010 byly vyčísleny celkové neinvestiční náklady na oblast životního prostředí ve výši cca 389 mil. Kč. Investiční náklady za oblast protihlukové ochrany při modernizaci tratí byly vyčísleny na 372 mil. Kč.

Soudní spory

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. Vzhledem ke změně legislativních podmínek přestala SŽDC od 1. ledna 2010 dodávat trakční elektrickou energii dopravcům a příslušným způsobem také snížila odběr od společnosti ČEZ Prodej, s.r.o. Přestože SŽDC postupovala v souladu s uzavřenou smlouvou, společnost ČEZ Prodej, s.r.o. začala po SŽDC vymáhat škodu. Celá věc je v současné době řešena soudně. Přestože je SŽDC přesvědčena o správnosti svého postupu, byla vzhledem k existujícím nejistotám vytvořena rezerva ve výši 800 mil. Kč na případné náklady vyplývající z tohoto sporu.

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. 2010	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	27 833 509	47 797 352	75 630 861
IV. koridor	14 593 689	27 331 695	41 925 384
Celkem	122 203 057	75 129 047	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 – Dětmárovice – 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. 1317 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 jejich 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 nesplacené 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.

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 smlouvy mezi SŽDC a ČD, a.s. o zabezpečení provozuschopnosti dráhy a tato 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)

2010	Náklady	Výnosy
ČD, a.s.		
Náklady na řízení provozu na železniční dopravní cestě	5 194 373	0
Výnosy za použití železniční dopravní cesty-osobní doprava	0	1 317 213
Výnosy za použití železniční dopravní cesty-nákladní doprava	0	80 800
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	0	45 479
Výnosy za elektrickou energii - SŽE	0	1 208 857
Celkem	5 194 373	2 652 349

(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

K 31. 12. 2010 eviduje SŽDC pohledávky a závazky za ČD, a.s. v celkové čisté hodnotě 433 627 tis. Kč. Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů činí za ČD, a.s. 952 514 tis. Kč. Závazek z obchodních vztahů představuje částku ve výši 522 792 tis. Kč. Ostatní částky představují jiné pohledávky a přijaté zálohy.

(údaje v tis. Kč)

Náklady a výnosy SŽDC realizované ve vztahu k ČD Cargo, a.s.	2010	2009
Výnosy za použití železniční dopravní cesty-nákladní doprava	2 539 310	2 542 408
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	16 102	15 136
Výnosy za elektrickou energii - SŽE	46 911	1 367 264
Celkem	2 602 323	3 924 808

K 31. 12. 2010 eviduje SŽDC pohledávky a závazky vůči ČD Cargo, a.s., jejichž celková čistá hodnota představuje pohledávku SŽDC ve výši 906 060 tis. Kč. Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů činí za ČD Cargo, a.s. 909 597 tis. Kč. Závazek z obchodních vztahů představuje částku ve výši 3 537 tis. Kč. Část pohledávek vůči ČD Cargo, a.s. je v současné době předmětem rozhodčího řízení, viz bod 4.4.1.

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 2010 byly realizovány 4 privatizační projekty na privatizaci bytových domů v celkové výši 3 954 tis. Kč. Účetní zůstatková hodnota vyřazeného privatizovaného majetku za bytové domy v roce 2010 činí 6 897 tis. Kč.

Z ostatního majetku mimo bytové domy byl v roce 2010 realizován 1 privatizační projekt v celkové výši 1 312 tis. Kč. Účetní zůstatková hodnota vyřazeného ostatního privatizovaného majetku v roce 2010 činí 66 tis. Kč.

Pohledávka za Ministerstvem financí za neuhrazené realizované privatizační projekty bytových domů za rok 2008 činí 1 446 tis. Kč, za rok 2009 činí 5 503 tis. Kč a za rok 2010 činí 3 954 tis. Kč.

Pohledávka za Ministerstvem financí za neuhrazené realizované privatizační projekty ostatního majetku za rok 2008 činí 11 083 tis. Kč, za rok 2009 činí 17 569 tis. Kč a za rok 2010 činí 1 312 tis. Kč.

Veškeré výše zmíněné pohledávky za Ministerstvem financí za roky 2008 – 2010 o celkové výši 40 867 tis. Kč by měly být uhrazeny v roce 2011 na základě Dodatku č. 2 ke Smlouvě o převodu finančních prostředků uzavřeném dne 26. 1. 2011

K 31. 12. 2010 SŽDC eviduje majetek určený k úhradě závazků převzatých po ČD, s.o. uvedený v příloze zákona o transformaci v celkové zůstatkové ceně 690 032 tis. Kč. K 31. 12. 2009 činila účetní zůstatková hodnota tohoto majetku 789 362 tis. Kč.

7.6. Prodej majetku

7.6.1. Prodej zbytného majetku

Za rok 2010 bylo uzavřeno celkem 84 obchodních případů, u nichž sjednaná kupní cena představuje částku celkem 23,6 mil. Kč. Z toho patří do tržeb roku 2010 celkem 21,49 mil. Kč.

7.6.2. Prodej bytových domů

Všechny bytové domy z přílohy zákona o transformaci s nezaloženými bytovými družstvy byly již prodány v předchozím období.

8. Události po datu účetní závěrky

8.1. Splacení dluhopisů

V březnu roku 2004 SŽDC emitovala dluhopisy v celkové hodnotě 7 mld. Kč. V březnu roku 2011 došlo k jejich splatnosti. Tato splatnost byla dodržena a dluhopisy byly držitelům v celkové hodnotě ve lhůtě splatnosti státem proplaceny. Blíže viz bod 4.11.1.

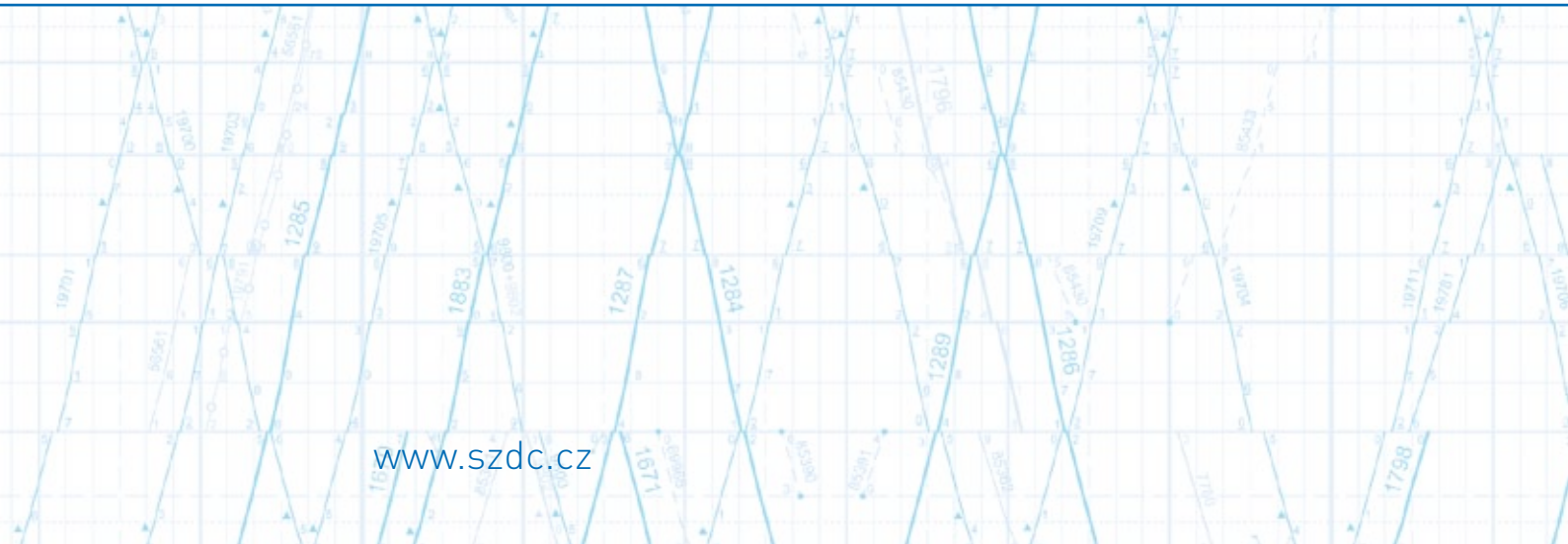
8.2. Reorganizace organizační složky Ředitelství k 1. 4. 2011

Vedení SŽDC rozhodlo od 1. 4. 2011 o nové organizační změně, která se týká Ředitelství. Ke dni 31. 3. 2011 byly zrušeny úseky: technický, pro strategii, majetkový a personální. Od 1. 4. 2011 se Ředitelství člení na pět úseků: generálního ředitele, ekonomický, provozování dráhy, provozuschopnosti dráhy a modernizace dráhy.

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.

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, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00
Telefon:	222 335 777
Fax:	222 335 299
E-mail:	szdc@szdc.cz
Internetová adresa:	www.szdc.cz



www.szdc.cz