



Správa železniční dopravní cesty



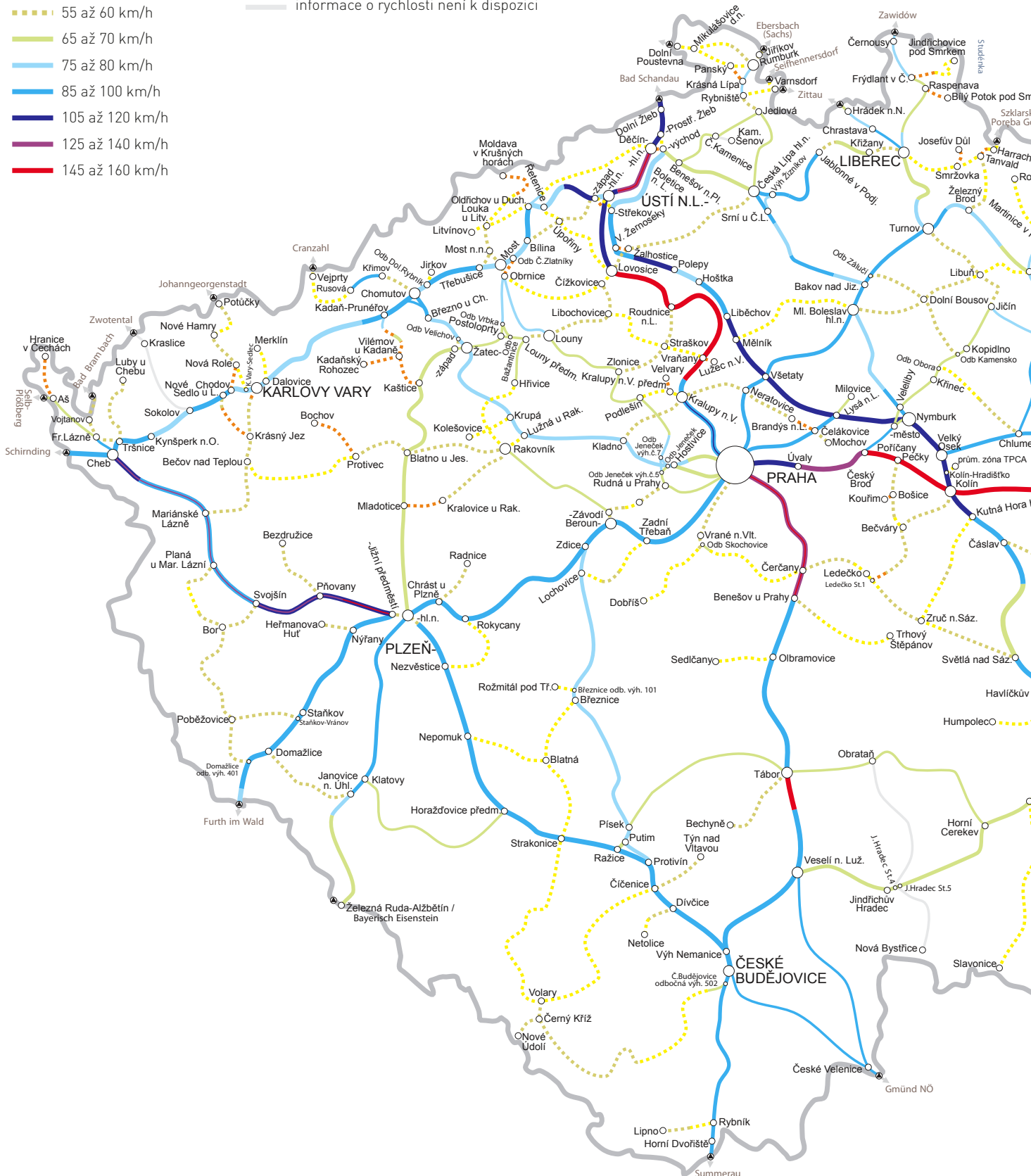
2011 Výroční zpráva

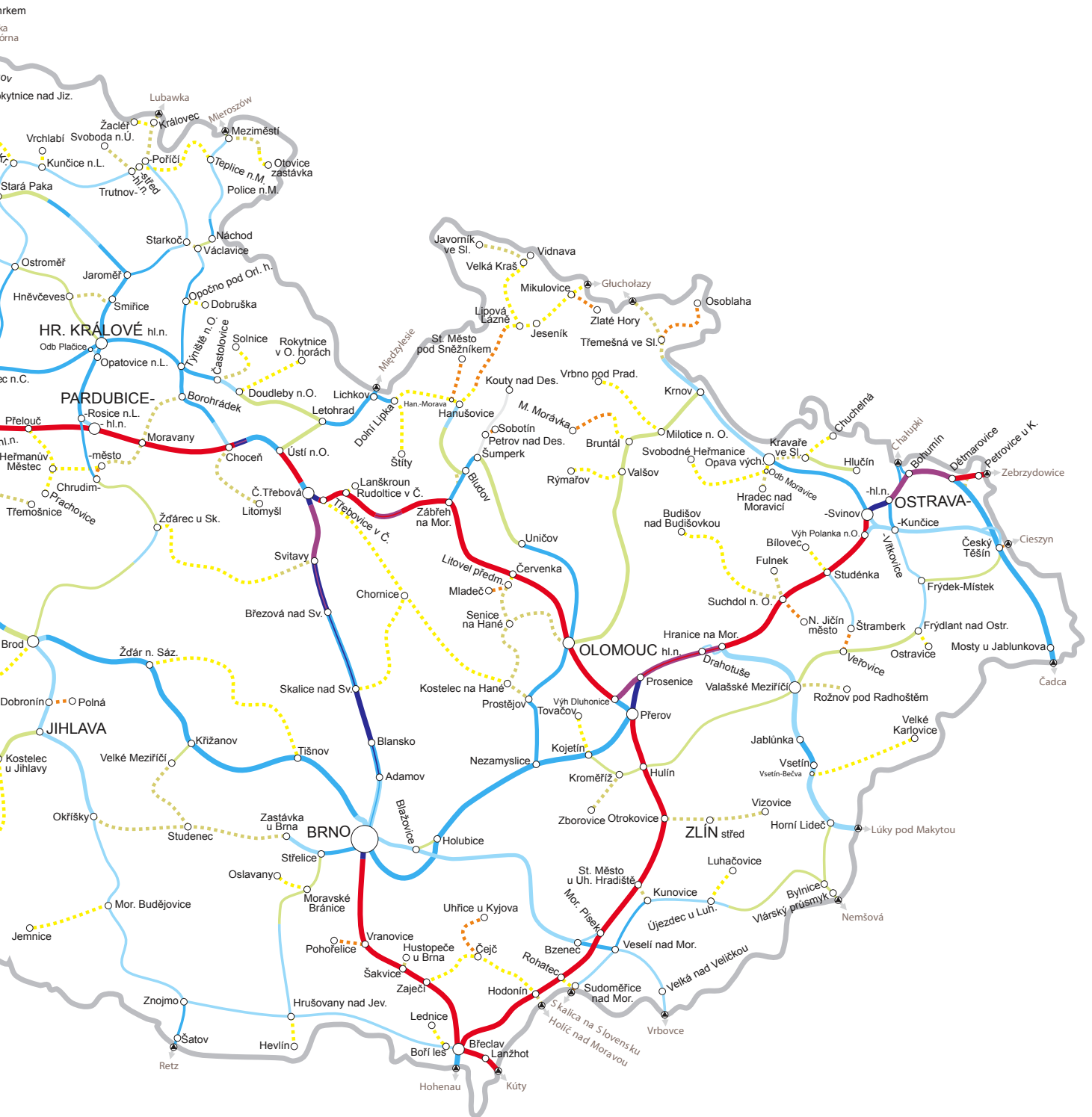
Naši lidé jsou na svých místech

Nejvyšší traťové rychlosti

- do 40 km/h
- 45 až 50 km/h
- 55 až 60 km/h
- 65 až 70 km/h
- 75 až 80 km/h
- 85 až 100 km/h
- 105 až 120 km/h
- 125 až 140 km/h
- 145 až 160 km/h

- vnitřní barva: rychlost pro vlaky s naklápacími skříněmi; uvedena pouze tehdy, je-li odlišná
- informace o rychlosti není k dispozici





Základní charakteristika železniční sítě SŽDC

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství
Délka tratí celkem	km	9 470
Délka elektrizovaných tratí	km	3 208
Délka tratí normálního rozchodu	km	9 447
Délka úzkorozchodných tratí	km	23
Délka jednokolejných tratí	km	7 557
Délka dvou a více kolejných tratí	km	1 913
Stavební délka kolejí celkem	km	15 552
Počet výhybkových jednotek	v. j.	24 544
Počet mostů	ks	6 735
Počet tunelů	ks	158
Celková délka mostů	m	150 945
Celková délka tunelů	m	42 744



9 470 km

Délka tratí celkem

Obsah

I.	Profil organizace	2
II.	Úvodní slovo	4
III.	Hlavní události roku 2011	7
IV.	Vedení organizace v roce 2011	10
V.	Provozování železniční dopravní cesty	16
VI.	Provozoschopnost železniční dopravní cesty	18
VII.	Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty	20
VIII.	Používání železniční dopravní cesty dopravci	24
IX.	Bezpečnost provozování dráhy	28
X.	Nakládání s majetkem	30
XI.	Hospodaření organizace	32
XII.	Personální a mzdová oblast, péče o zaměstnance	38
XIII.	Ochrana životního prostředí	40
XIV.	Mezinárodní spolupráce	43
XV.	Další vývoj	46
XVI.	Finanční část 2011	49
XVII.	Výroční zpráva o činnosti v oblasti poskytování informací ve smyslu § 18 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím	90
XVIII.	Identifikační a kontaktní údaje	91

Závěrka vydání této výroční zprávy je 7. 6. 2012

Vize SŽDC

Vizí SŽDC je být moderní pružnou a zákaznický orientovanou organizací, zajišťující rozvoj provozuschopné, moderní a bezpečné železniční sítě jako nedílné součásti evropského železničního systému. Dlouhodobým cílem je vytvořit nezbytné předpoklady pro posílení tržní pozice železniční dopravy v národním i mezinárodním měřítku prostřednictvím dynamického rozvoje liberalizovaného trhu v železniční dopravě.

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 (dále „zákon o dráhách“) a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o transformaci“), jako jeden z právních nástupců státní organizace České dráhy.

Předmět činnosti

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

SŽDC zajišťuje

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

hospodaří

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

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





Karel Brych

OPERÁTOR MĚŘICÍHO VOZU

15 210 kilometrů změřených
a vyhodnocených kolejí

1 224 hodin diagnostiky
železničního svršku



II. Úvodní slovo

Dámy a pánové, vážení partneři,

rokem 2011 završila státní organizace Správa železniční dopravní cesty již devátý rok svojí existence.

V roce 2011 dosáhla SŽDC celé řady významných úspěchů v mnoha klíčových oblastech. Z těch nejvýraznějších musím jmenovat bezproblémové završení převodu tzv. „živé dopravní cesty“, tedy činností obsluhy dráhy a řízení železničního provozu, od akciové společnosti České dráhy ke dni 1. září 2011. SŽDC se tímto krokem stala plnohodnotným manažerem železniční infrastruktury garantujícím moderní a kompaktní správu a přístup na železniční dopravní cestu pro všechny osobní a nákladní dopravce v souladu s evropskou legislativou.

Tento krok jednoznačně vedl ke zvýšení efektivity provozu

železnice České republiky jako celku. Převod obsluhy dráhy se podařilo provést bez jakéhokoli narušení plynulosti a bezpečnosti železničního provozu. Synergickým efektem tohoto kroku je zefektivnění činností v mnoha oblastech řízení provozu a údržby železniční dopravní cesty od zjednodušení opatření pro provoz v zimních podmínkách přes operativní dispečerskou spolupráci po kvalitnější přípravu opravných výluk v dopravě.

Klíčovou oblastí s významnými ekonomickými přínosy se v minulém roce stalo efektivní řízení investic, v jehož rámci se u již realizovaných staveb podařilo docílit významného snížení investičních nákladů. U staveb v realizaci a před zahájením v roce 2011 bylo dosaženo rekordních úspor. Dosažené úspory byly využity pro přípravu a realizaci dalších důležitých staveb, které přispívají

k modernizaci a rozvoji železniční sítě České republiky. K posílení transparentnosti a zároveň zefektivnění hospodaření přispělo také zavedení registru veřejných zakázek nad 200 tisíc Kč v on-line režimu. V uplynulém roce směřovaly také rekordní investiční prostředky, přes půl miliardy korun, do zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech, v čemž spatřujeme prioritu i v následujících letech.

V roce 2011 se pozornost zaměřila také na zvýšení kvality údržby železniční infrastruktury. Mimořádná kontrola tratí v polovině roku odhalila některé nedostatky v systému údržby v předchozích letech. Byla proto provedena systematická a celorepubliková oprava upevňovadel a následně posílena pravidelná kontrola tratí. Díky zintenzivnění kontrol a údržby se v průběhu roku 2011 podařilo snížit počet a délku

Ing. Jiří Kolář, Ph.D.
generální ředitel



pomalých jízd o několik desítek procent. Výsledkem je systematické zvyšování rychlosti na síti SŽDC, nejen v rámci investičních akcí, a tím zvyšování konkurenceschopnosti železnice oproti silniční dopravě osobní i nákladní.

Mezi cíle, které si SŽDC vytyčila pro další období, patří intenzivní čerpání finančních prostředků z Fondu soudržnosti Evropské unie v rámci Operačního programu Doprava. Nehledě na řadu legislativních překážek, které jsou nám jako příjemci těchto v budoucnu neopakovatelných investičních zdrojů kladeny, učinila SŽDC v roce 2011 vše proto, aby míra spolufinancování staveb do konce rozpočtového období, tedy do konce roku 2013, byla co nejvyšší. Věřím, že výsledky hospodaření SŽDC v uplynulém roce nastavily dobré podmínky pro další rozvoj

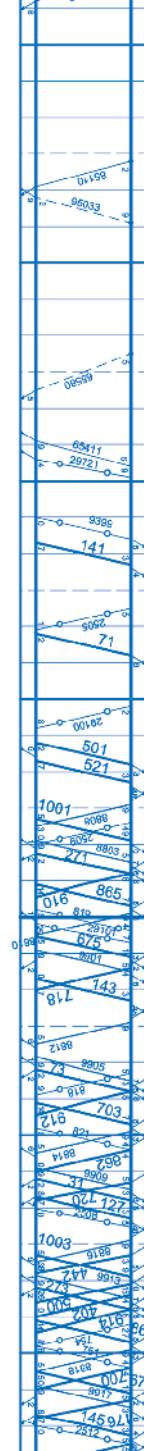
a zvyšování konkurenčního prostředí v oblasti železniční dopravy osobní i nákladní v rámci České republiky i Evropské unie.



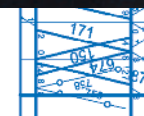
Ing. Jiří Kolář, Ph.D.
generální ředitel



Ing. Adolf Jílek
předseda správní rady



Ing. Adolf Jílek
předseda správní rady





Jana Hlochová

DISPEČERKA



72 dispečerů a operátorek Centrálního dispečerského pracoviště

180 kilometrů dálkově řízených tratí na Moravě



III. Hlavní události roku 2011

LEDEN – Úspěch SŽDC v oblasti čerpání evropských zdrojů na stavby.

Evropská komise schválila v pořadí šestý investiční projekt SŽDC (nad 50 milionů eur) – Elektrizace trati Šatov – Znojmo. Prostřednictvím Operačního programu Doprava z Fondu soudržnosti EU tak mohla SŽDC čerpat téměř 1 mld. Kč. Mezi Znojmem a Vídní vzniklo přímé spojení elektrifikovanou tratí a příhraniční železniční infrastruktura na Znojemsku se napojila na evropskou síť.

ÚNOR – Vláda ČR schválila vznik „živé dopravní cesty“.

Vláda České republiky schválila návrh, předložený ministrem dopravy, na převod cca 9 500 zaměstnanců Českých drah, a.s. pod SŽDC. Rozhodnutí Ministerstva dopravy urychleně dokončit transformační proces přišlo již na podzim roku 2010 s cílem dosáhnout zejména zajištění rovného přístupu všech dopravců k železniční síti a tím vytvoření konkurenčního prostředí.

BŘEZEN - Posílení konkurenčního prostředí v osobní železniční dopravě – na českou železnici vstupuje další dopravce.

Podpisem rámcové smlouvy mezi SŽDC a akciovou společností Rapid Express vstoupil na českou železniční síť v segmentu osobní dopravy na celostátních dráhách další dopravce. Na celostátních dráhách tak nyní podnikají již tři dopravci: České dráhy, a.s., RegioJet a.s., a nově Rapid Express a.s., (později přejmenovaný na LEO EXPRESS, a.s.). Vstup dalšího dopravce na železniční trh je pro SŽDC dokladem, že jsou vytvořeny odpovídající podmínky pro zdravé konkurenční prostředí.

DUBEN – Výrazný pokles počtu mimořádných událostí oproti roku 2010.

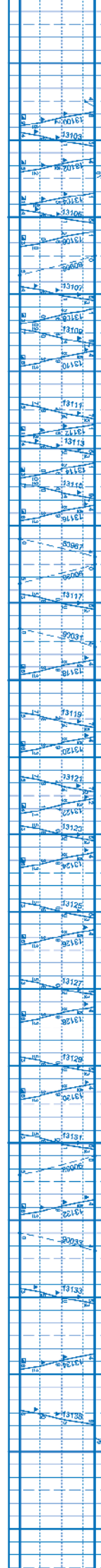
Za 1. čtvrtletí roku 2011 oproti srovnatelnému čtvrtletí roku 2010 výrazně ubylo počtu mimořádných událostí na železničních přejezdech a pozitivní pokles je zaznamenán i u následků těchto kolizí. Zatímco v roce 2010 došlo za 1. čtvrtletí celkem k 82 případům střetnutí na přejezdech, za stejné období roku 2011 je to polovina, tedy 41 případů.

KVĚTEN – Dokončen III. tranzitní železniční koridor mezi Plzní a Chebem.

Dokončením celé západní větve III. tranzitního železničního koridoru došlo ke zkrácení jízdní doby mezi Chebem a Plzní až o půl hodiny. Dalším přínosem stavby je posílení bezpečnosti železničního provozu instalací moderního zabezpečovacího zařízení a zvýšení komfortu pro cestující veřejnost v podobě bezbariérových přístupů nebo informačních systémů. Celkově bylo stavbou dosaženo vyšších technických parametrů trati v souladu s požadavky na transevropskou železniční síť (TEN-T).

ČERVEN – Rekordní výše investic do modernizace železničních přejezdů.

SŽDC se připojila k mezinárodní kampani International Level Crossing Awareness Day (ILCAD) s cílem upozornit na nebezpečné chování některých účastníků silničního provozu na železničních přejezdech. Pro další zvyšování bezpečnosti bylo rozhodnuto, že investice do bezpečnosti železničních přejezdů dosáhnou v roce 2012 částky vyšší než jedna miliarda korun. Dalších téměř 500 milionů bude použito na opravy a údržbu přejezdů.



III. Hlavní události roku 2011

ČERVENEC – Zvýšení kontrol technického stavu historických vozidel dopravců.

Po mimořádné události, při které došlo dne 29. 7. 2011 u Jihlavy k vykolejení historického vozu a parní lokomotivy, byl zjištěn velký rozsah poškození trati, který vedl v úseku Jihlava – Okříšky k jejímu uzavření. Trať byla po vykolejení značně poškozena. Soupravový vlak, jehož součástí byla i parní lokomotiva s historickými vozy, mířil na víkendovou akci do Slavonic. SŽDC zjistila dvě stopy vykolejení již v úseku mezi stanicemi Okříšky a Bransouze. K nakolejení vozu došlo vždy na železničním přejezdu. SŽDC na základě této mimořádné události zpřísnila podmínky pro provoz historických vozidel na železniční síti ČR.

SRPEN – Otevřen nový dopravní terminál u česko-německé hranice.

Stavba malá svým rozsahem, ale velká významem, spolufinancovaná Evropskou unií v rámci programu přeshraniční spolupráce Cíl 3 – Česká republika – Svobodný stát Bavorsko 2007 - 2013, trvala necelé tři měsíce. Výstavba přestupního terminálu Nové Údolí je součástí rozvoje turistického ruchu v rámci přeshraniční spolupráce mezi regiony ČR, Bavorska a Rakouska s názvem Turistická dopravní síť Dunaj – Ilz – Vltava. Partnerem této části projektu byl Jihočeský kraj. V dalších částech projektu je počítáno s rozvojem veřejné přeshraniční dopravy a propojení sítě cyklostezek.

ZÁŘÍ – Živá dopravní cesta.

Na Ministerstvu dopravy byly podepsány smlouvy potvrzující převod zaměstnanců z Českých drah, a.s., (dále „ČD“) pod SŽDC. Tímto aktem byl definitivně dokončen převod

tzakvané „živé dopravní cesty“. Převodem činností obsluhy dráhy došlo ke sjednocení všech činností: zabezpečení dráhy (údržba, opravy, investice), organizování drážní dopravy (tvorba JŘ, dispečerské řízení) a obsluha dráhy (řízení provozu).

ŘÍJEN - Pilotní projekt ETCS v České republice dokončen.

V úseku Poříčany – Kolín byl realizován pilotní projekt Evropského vlakového zabezpečovače (ETCS). Hlavním cílem pilotního projektu je implementace systému ETCS do podmínek železnice ČR. Pilotní projekt je spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti. Úsek pilotního projektu tvoří část I. tranzitního železničního koridoru, česká část Evropského ETCS Koridoru E, v délce 22 km, jedná se o dvojkolejnou trať s traťovou rychlostí 160 km/h, v daném úseku se nachází tři železniční stanice. Výsledky a zkušenosti z pilotního projektu mezi Poříčany a Kolínem byly využity v rámci zadání veřejné soutěže na první stavbu systému ETCS v úseku Břeclav st. hranice – Kolín.

LISTOPAD – Zahájena významná investiční akce: „Průjezd železničním uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“.

Stavba „Průjezd železničním uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“ řeší problematiku západní části uzlu od západního zhlaví osobního nádraží železniční stanice Plzeň hl. n. po západní zhlaví stávající železniční stanice Plzeň Jižní předměstí, včetně nového přemostění řeky Radbuzy, Prokopovy ulice, Vejprnického potoka a Vejprnické ulice. Do stavby je zahrnuta rovněž výstavba oboustranně prodlouženého podchodu pro

cestující v železniční stanici Plzeň hl. n. Stavba je průlomová zejména výrazným snížením ceny, která vzešla z veřejné soutěže. Oproti původním předpokladům došlo k úspoře přibližně 600 milionů korun. Termín zahájení stavby: říjen 2011, termín ukončení hlavních prací: září 2013 (kompletně březen 2014).

PROSINEC - Reorganizace SŽDC: Snížení počtu organizačních jednotek přineslo výrazné úspory a zvýšilo funkčnost systému.

Nové uspořádání vytvořilo podmínky pro sloučení činností, které jsou obsahem provozování dráhy a zajištění provozuschopnosti na úrovni organizačních jednotek SŽDC, sloučení správ dopravní cesty a regionálních center provozu (pod SŽDC od 1. 9. 2011). Tím je dovršen projekt „živé dopravní cesty“ na úrovni organizačních jednotek SŽDC. Správy dopravní cesty (dále „SDC“) a stavební správy (dále „SS“) jsou organizační jednotky SŽDC, jejichž posláním je komplexně zabezpečovat správu, údržbu, opravy (SDC), rekonstrukce a výstavbu (SS) všech objektů tvořících železniční dopravní cestu a ostatního hmotného majetku, se kterým má SŽDC právo hospodařit. V rámci reorganizace došlo ke sjednocení a snížení počtu SDC z původních třinácti na sedm. Stavební správy jsou od 1. ledna 2012 dvě na místo tří. Sloučením a sjednocením organizačních jednotek se nové obvody SDC rozlohou přiblížily k územně správním obvodům NUTS 2.



Aleš Kuchař

VÝPRAVČÍ

4 477 výpravčích

129 dispečerů



IV. Vedení organizace v roce 2011

Statutární orgán

Generální ředitel

neobsazeno

1. zástupce generálního ředitele pověřený řízením organizace

Ing. Pavel Habarta, MBA

2. zástupce generálního ředitele

Ing. Bohuslav Navrátil

Vedení SŽDC (stav ke dni 31. 12. 2011)

1. zástupce generálního ředitele pověřený řízením organizace

Ing. Pavel Habarta, MBA

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 do 30. 6. 2011; od 1. 7. 2011 do 31. 8. 2011

pověřen řízením úseku Ing. Ivan Jágr; od 1. 9. 2011 Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D.

Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy

do 30. 3. 2011 neobsazeno; od 1. 4. 2011 Ing. Jiří Martínek

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ing. Vladimír Filip

Náměstek generálního ředitele pro majetek

do 31. 3. 2011 pověřen řízením úseku Ing. Vladimír Filip, funkce náměstka zrušena k 31. 3. 2011 organizační změnou

Náměstek generálního ředitele pro personalistiku

PhDr. Zdeněk Jílek do 31. 3. 2011; funkce náměstka zrušena k 31. 3. 2011 organizační změnou

Náměstek generálního ředitele pro strategii

Ing. Bohuslav Navrátil do 31. 3. 2011; funkce náměstka zrušena k 31. 3. 2011 organizační změnou

Náměstek generálního ředitele pro techniku

Ing. Radek Vičar do 31. 3. 2011; funkce náměstka zrušena k 31. 3. 2011 organizační změnou

Správní rada

Předseda

Ing. Adolf Jílek

Členové

Mgr. Ivan Adamec
Ing. Lukáš Hampl
Mgr. Jakub Hodinář
Ing. Libor Joukl
Roman Jurečko
Ing. Radim Vysloužil

Výbor pro audit

doc. Ing. Hana Březinová, CSc.
Ing. Lukáš Hampl
Ing. Radim Vysloužil



Vedení SŽDC v roce 2012

Generální ředitel

Ing. Jiří Kolář, Ph.D. (od 19. 4. 2012)

1. zástupce generálního ředitele pověřený řízením organizace

Ing. Pavel Habarta, MBA - pověřený zrušeno správní radou ke dni 19. 4. 2012, ke dni 31. 5. 2012 funkce organizační změnou zrušena

Provozní náměstek generálního ředitele

Ing. Bohuslav Navrátil (od 1. 4. 2012 do 31. 5. 2012) organizační změnou zřízena od 1. 4. 2012, ke dni 31. 5. 2012 funkce organizační změnou zrušena

První náměstek generálního ředitele

JUDr. Jan Blecha od 1. 6. 2012 organizační změnou zřízena

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ing. Vladimír Filip do 9. 2. 2012, od 16. 2. 2012 do doby jmenování pověřen řízením úseku Bc. Jiří Svoboda, Ing. Jiří Kohout od 1. 4. 2012 do 18. 4. 2012 – vzdal se funkce, od 20. 4. 2012 do doby

jmenování pověřen řízením úseku Bc. Jiří Svoboda, od 1. 5. 2012 do 31. 5. 2012 JUDr. Jan Blecha, od 1. 6. 2012 Ing. Aleš Krejčí

Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy

Ing. Jiří Martínek do 30. 4. 2012, od 1. 5. 2012 Ing. Petr Šlegr

Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy

Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D., do 9. 2. 2012, dále funkce neobsazena a ke dni 31. 3. 2012 zrušena organizační změnou, Ing. Bohuslav Navrátil od 1. 6. 2012 organizační změnou zřízena

Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

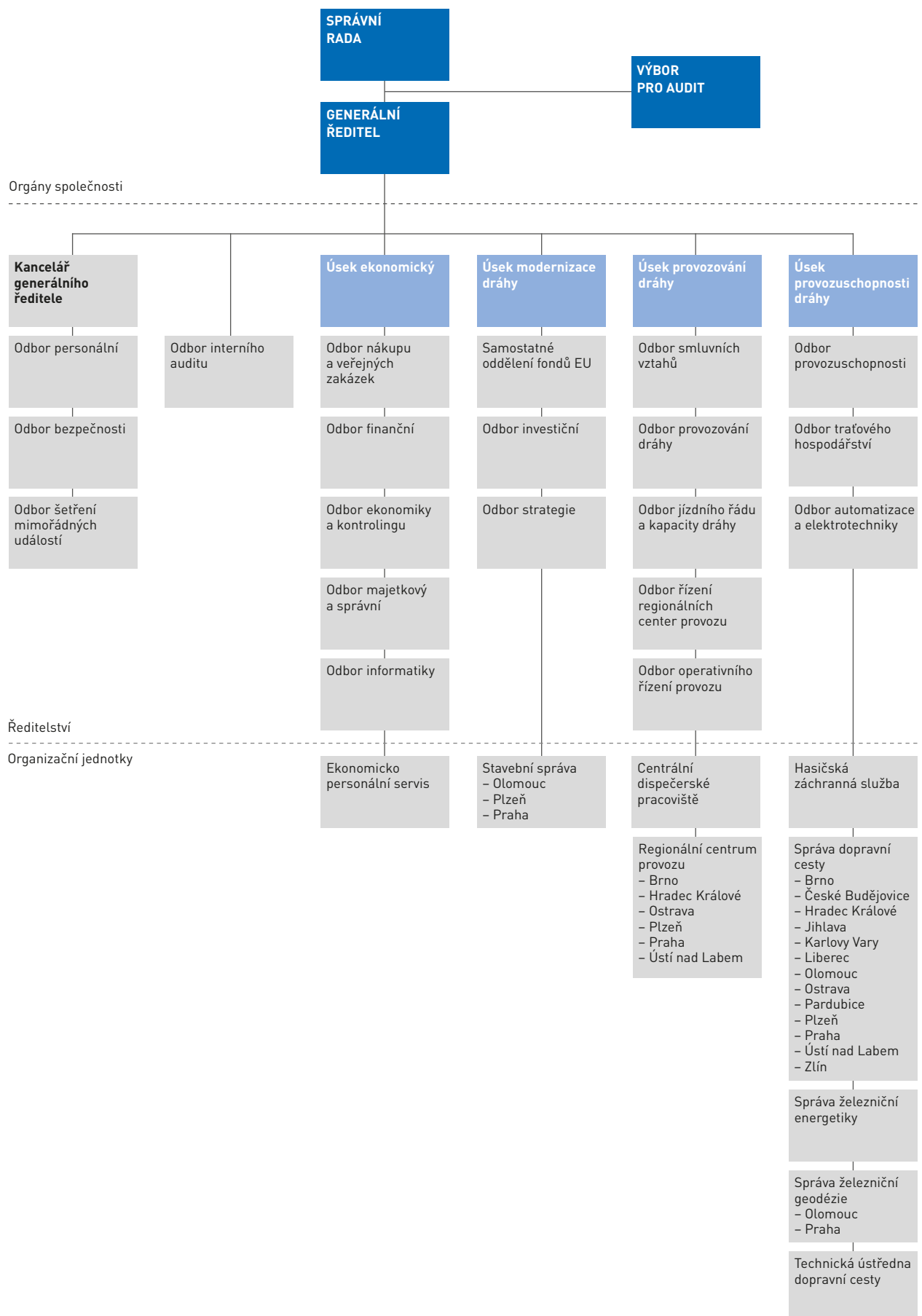
od 1. 6. 2012 organizační změnou zřízena - k 1. 6. 2012 neobsazeno, od 1. 6. 2012 do doby jmenování pověřen řízením úseku Ing. Bohuslav Navrátil

Náměstek generálního ředitele pro provozování dráhy

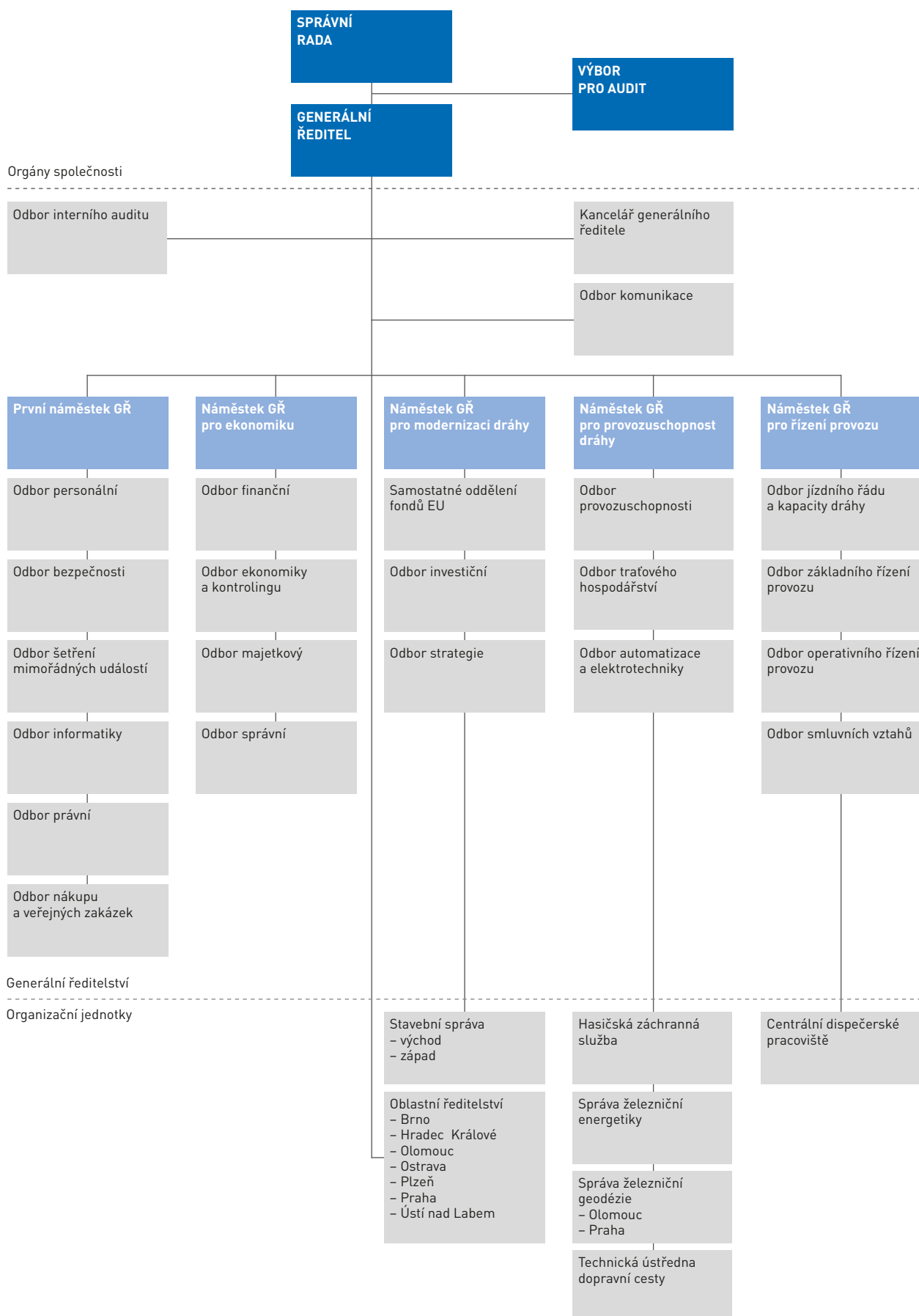
Ing. Pavel Skála od 1. 1. 2012 do 31. 3. 2012 pověřen řízením úseku – k tomuto dni funkce zrušena organizační změnou



Organizační struktura SŽDC k 31. 12. 2011



Organizační struktura SŽDC od 1. 6. 2012



IV. Vedení organizace v roce 2011

Organizační jednotky SŽDC (stav k 31. 12. 2011)

SŽDC se organizačně členila na ředitelství a 29 organizačních jednotek: Správy dopravní cesty (13), Stavební správy (3), Správy železniční geodézie (2), Správu železniční energetiky (1), Technickou ústřednu dopravní cesty (1), Hasičskou záchrannou službu (1), Regionální centra provozu (6), Centrální dispečerské pracoviště (1) a Ekonomicko personální servis (1).

Specifikace činností organizačních jednotek

Správa dopravní cesty

Správa dopravní cesty zabezpečovala 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.

Regionální centrum provozu

Regionální centrum provozu (dále „RCP“) zabezpečovalo obsluhu železniční dopravní cesty, řízení železničního provozu a organizování drážní dopravy v daném regionu. Mezi další činnosti patřilo zpracování a vedení základní dopravní dokumentace, zpracování a řešení staniční a traťové technologie, provozní kontrola, jednání s orgány státní správy a samosprávy.

Centrální dispečerské pracoviště

Centrální dispečerské pracoviště (dále „CDP“) v Přerově slouží pro dálkové řízení vlakové dopravy v oblasti tratí Přerov – Břeclav a Přerov – Ostrava-Svinov. CDP sestává z více dopravních sálů. Dopravní sál představuje souhrn obslužných a dalších pracovišť všech funkčních postů řídicích zaměstnanců pro danou řízenou zónu. Dispečeré CDP přímo řídí provoz v přidělené části řízené oblasti a dálkově ovládají zabezpečovací zařízení.

Ekonomicko personální servis

Ekonomicko personální servis (dále „EPS“) zajišťoval centrálně činnost v ekonomické a právní oblasti pro jednotky RCP. RCP totiž neměla vlastní ekonomické úseky. EPS mimo jiné centrálně zajišťovalo nákup a distribuci výstrojních součástí výpravčích a dalších zaměstnanců RCP.

Organizační jednotky SŽDC (stav od 1. 4. 2012)

SŽDC se organizačně členila na Generální ředitelství a 15 organizačních jednotek: Oblastní ředitelství (7), Stavební správy (2), Správy železniční geodézie (2), Správu železniční energetiky (1), Technickou ústřednu dopravní cesty (1), Hasičskou záchrannou službu (1) a Centrální dispečerské pracoviště (1).

Oblastní ředitelství

Oblastní ředitelství slučuje činnosti dřívějších jednotek SDC – provozuschopnost (traťové hospodářství) a RCP (obsluha dráhy a řízení provozu). Přínosy nových oblastních ředitelství jsou zejména v synergických efektech v podobě operativnějšího řízení a užší spolupráce na všech úrovních obou sloučených oblastí činnosti.



Jiří Rus
DOZORCE VÝHYBEK

798 dozorců výhybek
2 986 dalších provozních zaměstnanců



V. Provozování železniční dopravní cesty

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

Podle zákona o dráhách je povinností SŽDC zajistit provozování dráhy celostátní a drah regionálních. Od 1. 7. 2008 zabezpečovala povinnosti provozovatele dráhy SŽDC vlastními prostředky. Pouze tzv. obsluhu dráhy (řízení provozu ve stanicích a na tratích) měla SŽDC do 31. 8. 2011 smluvně zajištěnou u operátora obsluhy dráhy, kterým byla společnost ČD.

Ke dni 1. 9. 2011 došlo na základě usnesení vlády ČR č. 100 ze dne 9. 2. 2011 a usnesení vlády ČR č. 486 ze dne 22. 6. 2011, k převodu tzv. „živé dopravní cesty“ z ČD na SŽDC. Ke dni 1. 9. 2011 tak došlo k organizačním změnám a ukončení smluvního vztahu se společností ČD. Od tohoto data veškeré činnosti provozovatele dráhy včetně obsluhy dráhy zajišťuje přímo SŽDC, která se stala standardním manažerem infrastruktury podle práva Evropského společenství.

Tato organizační změna se významně projevila jak v organizační struktuře, tak i v zabezpečování povinností provozovatele dráhy dané zákonem o dráhách. Změna znamenala převod zaměstnanců od společnosti ČD k SŽDC. Jednalo se především o zaměstnance provozních profesí (zejména dispečeri, výpravčí, operátoři, signalisté, výhybkáři, hradláři a hláskaři) a částečně i o vedoucí pracovníky na všech stupních řízení. Obsluha dráhy byla k 1. 9. 2011 začleněna do organizační struktury SŽDC, která s přesunem zaměstnanců předběžně počítala. Definitivní začlenění obsluhy dráhy do organizační struktury SŽDC bylo provedeno při organizační změně, ke které došlo k 1. 4. 2012.

Rozdělení provozovatelů dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu podle délky provozovaných tratí k 31. 12. 2011:

údaje v km	
SŽDC	9 413
VIAMONT a.s.	37
Advanced World Transport a.s.	20

Regionální dráhy Trutnov – Svoboda nad Úpou a Sokolov – Kraslice byly na základě nájemní smlouvy provozovány v roce 2011 společností VIAMONT a.s., regionální dráha Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem byla provozována na základě nájemní smlouvy společností Advanced World Transport a.s.

V roce 2011 vynaložila SŽDC na zajištění provozování železniční dopravní cesty náklady v úhrnné výši 5 239 mil. Kč. Tato položka je tvořena jednak náklady vyplývajícími ze smluvního vztahu s ČD (za leden – srpen 2011), a jednak vlastními náklady SŽDC na obsluhu dráhy (září – prosinec 2011) a centrálními náklady na organizování drážní dopravy, náklady na provoz železničního telekomunikačního majetku apod.





Karel Sadílek

OBCHŮZKÁŘ

214

obchůzkářů nepřetržitě
kontroluje stav kolejí

15 552

kilometrů rozvinuté
délky kolejí



VI. Provozoschopnost železniční dopravní cesty

Provozoschopností železniční dopravní cesty se rozumí takové zajištění technického stavu železniční dopravní cesty, které zaručuje její bezpečné a plynulé provozování.

Zajištění provozuschopnosti spočívá v důsledném dodržování interních předpisů vycházejících ze zákona o dráhách a z vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah. Systém pravidelných měření pomocí různých diagnostických prostředků (měřicí vůz, měřicí drezína, KRAB, ruční měřicí prostředky aj.) definuje problematická místa železniční dopravní cesty. Po vyhodnocení naměřených hodnot jsou stanoveny termíny jejich odstranění. V roce 2011 byly tyto požadavky naplněny.

V roce 2011 byla provozuschopnost železniční dopravní cesty ve správě SŽDC zabezpečována především prostřednictvím organizačních jednotek SŽDC, kterými byly SDC. Činnosti spojené s provozuschopností železniční dopravní cesty jsou zajišťovány vlastní kapacitou, nebo prostřednictvím smluvních vztahů s dodavateli působícími na příslušném trhu. Výběr těchto

dodavatelů probíhá formou veřejné zakázky.

V roce 2011 nebyla provozuschopnost dráhy výrazně ovlivněna žádnými extrémními povětrnostními podmínkami. Sněhové srážky a mrazy byly podprůměrné, omezení provozu z těchto důvodů bylo minimální.

Celková problematika zajištění provozuschopnosti se projevuje především v počtu zavedených pomalých jízd. Pro rok 2011 byl stanoven limit hodnocených pomalých jízd v celé síti k 31. 12. 2011 hodnotou 9,234 km, skutečná hodnota hodnocených pomalých jízd k 31. 12. 2011 byla 2,801 km. Hodnocené pomalé jízdy jsou takové pomalé jízdy, které jsou zavedeny z důvodu nevyhovujícího technického stavu infrastruktury a dále pomalé jízdy zavedené z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů na přejezdech.

V souvislosti se vznikem mimořádné události dne 5. 6. 2011 v traťovém úseku Vyškov – Ivanovice na Hané byly zavedeny mimořádné prohlídky na všech tratích ve správě SŽDC s důrazem na funkčnost upevňovadel. Pro úseky tratí

s uvolněnými upevňovadly byly do doby jejich dotažení, či výměny, zavedeny tzv. teplotní pomalé jízdy. Na základě mimořádných prohlídek byly vytipovány úseky s výskytem problematických upevňovadel, která byla a nadále budou, v rámci údržbových a opravných prací, vyměňována za modernější typy upevňovadel.

I v roce 2011 se SŽDC věnovala zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech. Celkem na 45 železničních přejezdech došlo ke změně způsobu zabezpečení, z toho na 28 přejezdech došlo ke změně zabezpečení pouze výstražnými kříži na vyšší stupeň zabezpečení.

Celkové náklady (bez odpisů a nákladů na odstranění povodňových škod) vynaložené na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty dosáhly v roce 2011, včetně centrálně vedených nákladů na zajištění provozuschopnosti, výše 8 506 mil. Kč. Dále byly realizovány akce v celkovém objemu 457 mil. Kč spojené s odstraňováním následků povodňových škod vzniklých v roce 2009 a 2010.

Přehled vybraných činností	Rok 2010	Rok 2011
úprava směrového a výškového uspořádání kolejí včetně doplnění kolejového lože	1 024 km	1 585 km
čištění kolejového lože – koleje včetně doplnění kolejového lože	83 km	105 km
zřizování bezстыkové koleje, svařování – koleje	89 km	155 km
zřizování bezстыkové koleje, svařování – výhybky	205 v. j.	205 v. j.
výměna kolejnic	144 km	265 km
výměna pražců včetně výškové úpravy koleje	115 450 ks	168 628 ks

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



Martin Kraus

HLAVNÍ INŽENÝR STAVBY

181 investičních akcí SŽDC
v realizaci

72 kilometrů zmodernizovaných
úseků v provozu



VII. Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty

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

- modernizace tranzitních železničních koridorů,
- modernizace rozhodujících železničních uzlů,
- modernizace ostatních tratí zařazených do evropského železničního systému,
- zajištění interoperability vybraných tratí zejména výstavba systémů GSM-R, ETCS,
- investice do železniční infrastruktury pro rozvoj příměstské dopravy a integrovaných dopravních systémů,
- postupná modernizace a rekonstrukce vybraných ostatních celostátních a regionálních tratí s cílem vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravní obslužnosti,
- elektrizace vybraných železničních tratí,
- investice k zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty,

- zvýšení bezpečnosti železniční dopravy, zejména bezpečnosti na železničních přejezdech,
- realizace racionalizačních akcí s cílem zavádění moderní zabezpečovací techniky, zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a snížení nákladů na obsluhu dráhy.

Modernizace tranzitních železničních koridorů

Na území České republiky jsou čtyři národní železniční koridory. Strategickým cílem jejich modernizace je zajistit kvalitní mezinárodní spojení České republiky se sousedními zeměmi a rychlé a kvalitní spojení mezi jednotlivými regiony České republiky. Modernizace tranzitních železničních koridorů představuje kvalitativní zlepšení železniční dopravy v České republice a výrazné zkrácení jízdních dob na důležitých dopravních relacích, zejména Praha – Ostrava a Praha – Brno. Na dokončenou modernizaci I. koridoru v trase Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav a II. koridoru v trase Břeclav – Přerov – Petrovice u Karvíně navázala modernizace III. a IV. koridoru.

III. koridor je veden v trase Mosty u Jablunkova, státní hranice SR/ČR – Dětmorovice, Přerov – Česká Třebová, Praha – Plzeň – Cheb, státní hranice ČR/SRN. Úsek Praha – Česká Třebová byl realizován v rámci I. koridoru a úsek Přerov – Dětmorovice v rámci II. koridoru.

Na rameni Mosty u Jablunkova – Dětmorovice pokračovaly v roce 2011 stavební práce na stavbách „Optimalizace trati státní hranice Slovenska – Mosty u Jablunkova – Bystřice nad Olší“, s předpokládaným dokončením v roce 2013, a „Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín“ s předpokládaným dokončením v roce 2012. Pokračují projektové práce na stavbách „Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín, 2. část – železniční stanice Český Těšín“ a „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice“, u kterých se předpokládá zahájení realizace v roce 2013.

V úseku mezi Prahou a Plzní byla v roce 2011 stavebně dokončena stavba „Optimalizace trati Beroun – Zbiroh“ a pokračují stavební

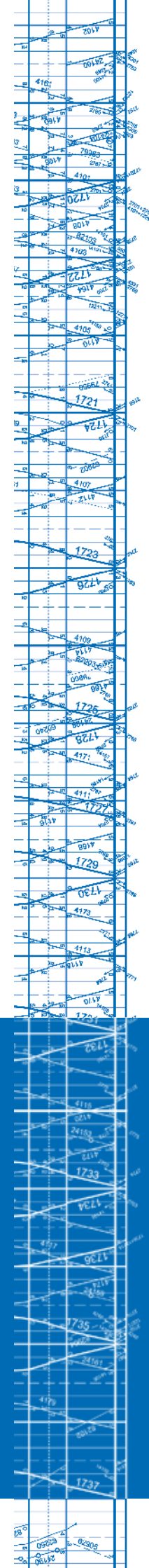


práce na stavbě „Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany“, která má být dokončena v roce 2013. V roce 2012 bude zahájena stavba „Modernizace trati Rokycany – Plzeň“, která výrazně zkrátí a zrychlí tento úsek. Připravuje se optimalizace trati Praha – Beroun ve stávající stopě. Úseky z Prahy Smíchova do Černošic a z Berouna do Králova Dvora se připravují k zahájení v roce 2013, úsek Černošice – Beroun o rok později. Protože úpravy stávající trati Praha Smíchov – Beroun nezajistí budoucí požadované výkony, zejména v dálkové dopravě, je nutné výhledově sledovat výstavbu nové trasy. Realizace stavby „Praha – Beroun, nové železniční spojení“ se předpokládá po roce 2016. Po jejím dokončení se plně projeví efekt nové trati s návazností na další investice nového předpokládaného železničního spojení mezi Prahou a Mnichovem.

Na úseku mezi Plzní a Chebem jsou dokončeny všechny stavby. V roce 2011 se zahájila stavba „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“ s předpokládaným dokončením v roce 2014 a pokračují projektové

práce na stavbě „Optimalizace trati Cheb – státní hranice“ s předpokládaným zahájením v roce 2013.

Na IV. koridoru, který je veden v úseku Horní Dvořiště – České Budějovice – Praha, jsou v současné době již 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 v roce 2011 byla zahájena stavba „Modernizace trati České Budějovice – Nemanice“. K zahájení realizace v roce 2012 jsou připraveny stavby „Modernizace tratě Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 2. část úsek Horusice – Veselí nad Lužnicí“ a „Modernizace trati Tábor – Sudoměřice“. Na zbývajících stavbách IV. koridoru pokračují projektové práce a jeho celkové dokončení se předpokládá v roce 2018.



VII. Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty

Modernizace rozhodujících železničních uzlů

Pro bezproblémový průjezd po koridorových tratích jsou v návaznosti na modernizaci koridorů modernizovány důležité železniční uzly. Dokončeny jsou již průjezdy železničními uzly Děčín, Ústí nad Labem, Kolín, Choceň, Břeclav, 1. stavba a Bohumín. V pražském uzlu byly dokončeny stavby „Modernizace západní části Praha hlavní nádraží“, „Nové spojení“, spojující železniční stanici Praha hlavní nádraží a Praha Masarykovo nádraží se stanicemi Libeň, Holešovice a Vysočany, a „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Běchovice“. V realizaci je stavba rekonstrukce železničního uzlu Přerov a k realizaci v roce 2012 jsou připraveny stavby rekonstrukce stanice Olomouc, průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí a rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 2. stavba. Dále se k realizaci připravují stavby „Optimalizace trati Praha-Holešovice – Praha-Bubeneč“ a „Modernizace traťového úseku Praha-Běchovice – Úvaly“, kterými se dokončí průjezd I. koridoru pražským uzlem. Pokračují přípravné práce pro stavby na úseku Praha-Hostivař – Praha hlavní nádraží a Praha hlavní nádraží – Praha-Smíchov, které zapojí III. a IV. koridor do pražského uzlu. Dále pokračuje projektová příprava pro průjezdy uzly Plzeň, Brno, Ostrava, Pardubice a Česká Třebová.

Modernizace ostatních tratí zařazených do evropského železničního systému

Pro zlepšení spojení se Slovenskem byla v roce 2011 zahájena rekonstrukce Střelenského tunelu na trati Horní Lideč – státní hranice SR. Připravovány jsou optimalizace tratí v úsecích Kolín – Všetaty – Děčín, Lysá nad Labem – Praha Vysočany, Ústí nad Labem – Cheb

a České Budějovice – Plzeň. Pro realizaci v delším časovém horizontu se dále počítá s novými tratěmi v úsecích Choceň – Ústí nad Orlicí, Brno – Přerov a Plzeň – Česká Kubice.

Zajištění interoperability vybraných tratí

Mezi další významné investiční akce patří stavby zajišťující interoperabilitu železniční sítě. Po výstavbě digitálního rádiového systému GSM-R na I. koridoru Děčín – Kolín – Břeclav a na II. koridoru Břeclav – Přerov – Petrovice u Karvíné pokračuje realizace GSM-R na úsecích Ostrava – Mosty u Jablunkova – státní hranice Slovenské republiky, Přerov – Česká Třebová a Děčín – Všetaty – Kolín. Připravuje se realizace na úsecích Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno, Beroun – Praha – Benešov, Beroun – Plzeň – Cheb a Benešov – České Budějovice – Horní Dvořiště. Po ukončení pilotního projektu evropského zabezpečovacího zařízení ETCS v úseku Poříčany – Kolín se připravuje realizace v úsecích Kolín – Břeclav – státní hranice Rakousko/Slovensko a následně Kolín – Praha – Děčín – státní hranice Německo. V Přerově bylo uvedeno do provozu centrální dispečerské pracoviště, které v současné době řídí provoz na II. koridoru a výhledově z něj budou ovládnány všechny koridorové tratě v oblasti Moravy. Druhé centrální dispečerské pracoviště, které bude řídit provoz na koridorových tratích v oblasti Čech, se připravuje v Praze.

Investice do železniční infrastruktury pro rozvoj příměstské dopravy a integrovaných dopravních systémů

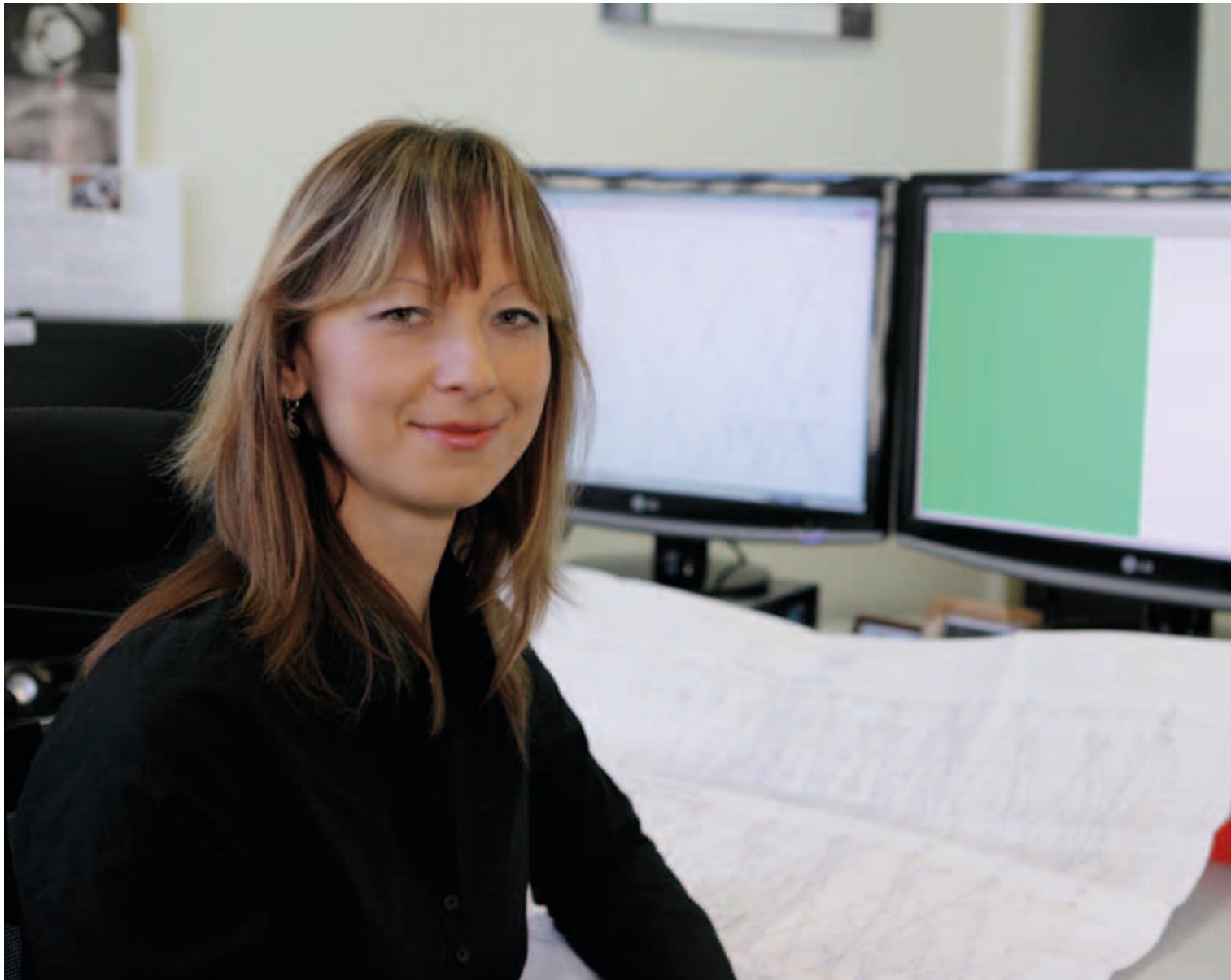
Pro zkvalitnění příměstské dopravy se připravují modernizace tratí Hradec Králové – Pardubice se zdvojkolejněním úseku Stěblová – Opatovice nad Labem, optimalizace

tratí Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín, Brno – Zastávka u Brna, Otrokovice – Zlín a Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně.

Priority a cíle investiční výstavby

Nejvyšší prioritou v roce 2011 byla příprava a realizace investiční výstavby zaměřené na modernizaci a rozvoj železniční infrastruktury zajištěná z finančních prostředků fondu Operační program Doprava (dále „OPD“). Dále pokračovala realizace akcí nutných k zajištění vyšší 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.

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, spolehlivosti a pravidelnosti v osobní a nákladní dopravě a snižování zátěže životního prostředí.



Ladislava Pechková

KONSTRUKTÉRKA JÍZDNÍHO ŘÁDU



8 828 spojů osobní dopravy
v jízdním řádu

75 dopravců v osobní
a nákladní dopravě



VIII. 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 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 2010 vzrostl.

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

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet dopravců	46	50	52	53	56	53	62	68	75

Výkony dopravců v letech 2007 – 2011:

Rok		2007	2008	2009	2010	2011
Osobní doprava	[vlkm]	118 387 288	121 939 150	125 911 649	123 268 921	122 974 780
Nákladní doprava	[vlkm]	43 466 460	43 685 964	36 594 939	36 926 304	37 568 712
Celkem	[vlkm]	161 853 748	165 625 114	162 506 588	160 195 225	160 543 492
Osobní doprava	[tis. hrtkm]	23 103 133	24 155 227	24 989 309	23 711 845	23 996 805
Nákladní doprava	[tis. hrtkm]	39 250 794	37 996 173	30 584 797	32 516 559	33 479 076
Celkem	[tis. hrtkm]	62 353 927	62 151 400	55 574 106	56 228 404	57 475 881

Poznámka: vlkm – Vlakový kilometr je dán ujetou vzdáleností vlaku v kilometrech.

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



Podíl dopravců na výkonech v nákladní dopravě roce 2010 a 2011 (%):

Dopravce	hrtkm 2010	vlkm 2010	hrtkm 2011	vlkm 2011
ČD Cargo, a.s.	86,84	78,19	84,36	76,18
Advanced World Transport a.s.	5,63	4,14	6,21	4,60
UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.	3,62	2,96	3,53	3,09
PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA	0,42	0,44	1,12	1,35
České dráhy, a.s.	0,89	4,28	0,58	3,37
LOKO TRANS s.r.o.	0,10	0,11	0,55	0,35
SD - Kolejová doprava, a.s.	0,03	0,04	0,53	0,35
IDS CARGO a.s.	0,13	0,13	0,49	0,52
LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o.	0,20	0,14	0,47	0,38
METRANS Rail s.r.o.	0,11	0,14	0,45	0,39
Ostatní dopravci	2,03	9,43	1,71	9,42

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

Podíl dopravců na výkonech v osobní dopravě 2010 a 2011 (%):

Dopravce	hrtkm 2010	vlkm 2010	hrtkm 2011	vlkm 2011
České dráhy, a.s.	99,76	99,04	99,31	98,62
RegioJet a.s.	0,02	0,05	0,38	0,23
VIAMONT Regio a.s.	0,16	0,76	0,15	0,75
Vogtlandbahn-GmbH, organizační složka	0,01	0,02	0,13	0,32
Ostatní dopravci	0,05	0,13	0,03	0,08

Poznámka: VIAMONT Regio a.s., změnila od 20. 12. 2011 název na GW Train Regio a.s.



VIII. Používání železniční dopravní cesty dopravci

Cena za použití železniční dopravní cesty je cenou regulovanou. Maximální ceny stanovuje Ministerstvo financí. Od 1. 1. 2009 došlo ke snížení maximální ceny za použití železniční dopravní cesty jak v osobní, tak i v nákladní dopravě o 20 %. Toto snížení maximálních cen platilo i v roce 2011. V roce 2011 dále došlo k částečnému zvýšení cen za osobní vlaky, které nezajišťují základní dopravní obslužnost krajů na cenu maximální podle Výměru MF a ke snížení ceny pro nákladní vlaky cca o 9 %.

SŽDC jako přidělců 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.

Dne 8. 12. 2011 vydala SŽDC Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro sestavu jízdního řádu 2012/2013. Tento dokument je opět zpracován podle

společné struktury RailNetEurope. Termín uzávěrky požadavků dopravců na přidělení kapacity dopravní cesty byl 10. 4. 2012.

Pro sestavu jízdního řádu 2011/2012 si podle Prohlášení o dráze celostátní a regionální požádalo o přidělení kapacity celkem 20 dopravců, z toho 8 dopravců požádalo o přidělení kapacity pro osobní dopravu. Po provedené koordinaci byla dopravcům kapacita přidělena a jejich požadavky byly zpracovány do jízdního řádu 2011/2012, který vstoupil v platnost 11. 12. 2011. V roce 2011 přidělila SŽDC v rámci jednotlivých procesů přidělování kapacity celkem 3 938 882 tras.

Typ kapacity	2007	2008	2009	2010	2011
V rámci sestavy jízdního řádu	4 355 258	4 237 416	3 886 141	3 759 730	3 599 600
V rámci změny jízdního řádu	77 986	163 433	167 490	128 949	90 347
Ad hoc standardní	60 408	43 169	77 479	83 623	82 168
Žádosti ve zbytkové kapacitě	78 299	150 691	148 575	163 166	166 767
Celkem	4 571 951	4 594 709	4 279 685	4 135 468	3 938 882

Poznámka: ad hoc – kapacita přidělená pro jednotlivý případ.

V roce 2012 bude SŽDC 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.





Alois Ondrouch

MOSTAŘ

6 735 železničních mostů

150 945 metrů celkové délky mostů



IX. Bezpečnost provozování dráhy

Činnosti, které jsou SŽDC uloženy § 49 zákona o dráhách a povinnosti provozovatele dráhy a dopravce, vyplývající z vyhlášky ministerstva dopravy č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, zabezpečuje odbor šetření mimořádných událostí, organizačně začleněný do Generálního ředitelství SŽDC. Stěžejní činností tohoto odboru je šetření mimořádných událostí, smrtelných a závažných pracovních úrazů.

Na základě usnesení vlády ČR došlo dne 1. září 2011 k převedení zbývajících činností, které jsou obsahem provozování dráhy ze společnosti ČD na SŽDC. Součástí převodu byli také zaměstnanci odboru bezpečnosti železniční dopravy Generálního ředitelství ČD, jejichž pracovní náplní bylo šetření mimořádných událostí a smrtelných a závažných pracovních úrazů. Tito zaměstnanci byli začleněni do odboru šetření mimořádných událostí

Generálního ředitelství SŽDC. Převod činností byl uskutečněn včetně všech závazků, tedy včetně smluvních závazků týkajících se spolupráce v případech mimořádných událostí v drážní dopravě a v případech smrtelných a závažných pracovních úrazů. Šetření mimořádných událostí a smrtelných pracovních úrazů pro smluvní partnery, včetně zpracování evidenčních přehledů o mimořádných událostech, je prováděno s cílem zajistit požadovanou kvalitu a jednotnost šetření a dále zlepšovat ekonomické výsledky všech zainteresovaných společností. Významný je také podíl na kontrolní činnosti v železničním provozu a v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP).

Systém managementu bezpečnosti zahrnuje také zpracování výročních zpráv o bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy pro orgány státní správy a další vnitrostátní i mezinárodní organizace (ERA, UIC). Jejich nedílnou součástí je stanovení a vyhodnocení bezpečnostních cílů a vyhotovení evidenčních přehledů.

Bezpečnostním cílem SŽDC jako provozovatele dráhy celostátní a regionální je provozovat dráhu celostátní a regionální bezpečně, spolehlivě a ekologicky. Z výsledků nehodovosti za rok 2011 mimo jiné vyplývá, že nastal pokles celkového počtu mimořádných událostí na dráhách provozovaných SŽDC. Dále je patrné zejména značné snížení počtu mimořádných událostí s odpovědností SŽDC, stejně tak jako markantní snížení počtu osob, které utrpěly újmu na zdraví a snížení celkové výše škod vzniklých v důsledku nastalých mimořádných událostí.

Na základě výše uvedeného lze oprávněně konstatovat, že v uplynulém období u SŽDC vzrostla bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a stanovené bezpečnostní cíle byly splněny. Bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy zajišťovaná SŽDC tak má trvale velmi vysokou úroveň.





Michal Havel
HASIČ SPECIALISTA

462 zaměstnanců Hasičské
záchranné služby

118 automobilů a další speciální
mobilní techniky



X. Nakládání s majetkem

Základním posláním při činnosti nakládání s majetkem je zajišťování nakládání s dočasně nebo trvale nepotřebným nemovitým majetkem státu, se kterým SŽDC hospodaří. Nakládáním se rozumí převody práva hospodařit s majetkem nebo převody vlastnictví majetku, privatizace majetku a dočasné užívání majetku třetími osobami.

Podle ustanovení § 26 zákona o transformaci hospodaří SŽDC s majetkem státu ve dvou účetních okruzích. V jednom účetním okruhu – okruh železniční dopravní cesty je veden majetek uvedený v § 20 odst. 1 písm. a) zákona o transformaci (dále jen „okruh ZDC“); ve druhém okruhu je veden majetek vymezený v § 38a odst. 1 zmíněného zákona a uvedený v jeho příloze (dále jen „okruh MOZ“). Právo hospodaření s majetkem okruhu ZDC vzniklo od 1. 1. 2003 na základě nabytí účinnosti zákona o transformaci; právo hospodaření s majetkem okruhu MOZ vzniklo SŽDC ke dni 1. 7. 2004 novelou zmíněného zákona.

Trvale nepotřebný nemovitý majetek okruhu ZDC je odprodáván v souladu

se zákonem o transformaci a dočasně nepotřebný majetek tohoto okruhu je pronajímán třetími osobám.

Tržby z prodeje nepotřebného nemovitého majetku okruhu ZDC dosáhly v roce 2011 celkem 60,4 mil. Kč. Výnosy z pronájmu nepotřebného majetku dosáhly za rok 2011 celkové částky 75,2 mil. Kč.

Majetek okruhu MOZ je převáděn na nové vlastníky, až na výjimky, formou tzv. velké privatizace podle zákona č. 92/1991 Sb., o podmínkách převodu majetku státu na jiné osoby. Do doby privatizace nebo prodeje je vhodný majetek okruhu MOZ pronajímán třetími osobám.

Podle ustanovení § 38a odst. 3 zákona o transformaci jsou veškeré příjmy z majetku MOZ určeny k úhradě závazků bývalé státní organizace České dráhy.

Proces privatizace majetku v okruhu MOZ je ve stadiu dokončování zbývajících případů, u nichž je nezbytné dořešit majetkoprávní vztahy.

V souladu s platnou právní úpravou uzavírá kupní smlouvy s novými nabyvateli privatizovaného majetku vždy pouze Ministerstvo financí a následně (zpětně) poukazuje výnosy z privatizace na SŽDC, a to na základě uzavřené Smlouvy o převodu finančních prostředků, jejíž součástí jsou dodatky s aktualizovanými seznamy privatizačních projektů. Poslední dodatek má č. 2 a byl uzavřen dne 26. 1. 2011.

V roce 2011 poukázalo Ministerstvo financí na SŽDC 30,1 mil. Kč (z toho za projekty realizované v letech 2008 až 2010 cca 28,7 mil. Kč a za projekty realizované v roce 2011 cca 1,5 mil. Kč).

V roce 2011 činily tržby realizované z prodeje nemovitého majetku v okruhu MOZ 1,5 mil. Kč.

Výnosy z pronájmu majetku MOZ dosáhly za rok 2011 celkové částky 40,4 mil. Kč.





Jan Bárta

ELEKTROTECHNIK

1 681 zaměstnanců
v oboru elektro

3 208 kilometrů
elektrizovaných tratí



XI. 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 2011 celkové výše 13 745 mil. Kč a byly tvořeny náklady ze smluvního vztahu s ČD a vlastními náklady SŽDC vynaloženými na tyto činnosti. Tvořily je především osobní náklady a náklady vynaložené zejména na smluvní dodávky stavebních prací.

Na krytí nákladů byly použity následující výnosy:

údaje v mil. Kč	
tržby za použití ŽDC	4 405
z toho:	
nákladní doprava (ČD a ČD Cargo, a.s.)	2 384
osobní doprava (ČD)	1 577
ostatní dopravní (mimo ČD a ČD Cargo, a.s.)	444
dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury (dále „SFDI“) na opravy a údržbu	8 054
dotace na dopravní cestu nehrazená ze SFDI	1 230

B. Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty

Financování investiční výstavby probíhalo především z veřejných zdrojů. Nejvýznamnějším zdrojem finančních prostředků v roce 2011 v oblasti investiční výstavby byly i nadále zdroje získané z fondů Evropské unie (dále „EU“). V oblasti železniční infrastruktury je SŽDC jediným subjektem zodpovědným za využívání fondů EU v ČR v roli konečného příjemce a současně i investora. SŽDC jako nástupnická organizace převzala od státní organizace České dráhy řídicí, koordinační a implementační funkce při realizaci projektů spolufinancovaných z fondů EU.

Největší podíl finančních prostředků připadl na dotace z fondu Operačního programu Doprava. Další zdroje představovaly prostředky z EIB, SFDI, fondu TEN-T; v ojedinělých případech i drobné příspěvky krajů, měst a obcí.

V rámci přípravy a realizace investičních akcí na železniční dopravní cestě byl v roce 2011 objem přijatých investičních dotací 11 415 mil. Kč.

Z toho zdroj:

údaje v mil. Kč	
SFDI na výstavbu a modernizaci, nár. podíl, OPD, EIB	10 831
fondy EU	553
příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	31

C. Převzaté pohledávky a závazky bývalé státní organizace České dráhy

SŽDC převzala k 1. 1. 2003 v souladu se zákonem o transformaci pohledávky státní organizace České dráhy vyplývající z obchodních vztahů, z nichž zůstávají k 31. 12. 2011 nevyřádané položky v částce 180 mil. Kč. Veškeré tyto pohledávky jsou právně ošetřeny. Převážně jsou vymáhány prostřednictvím soudních vykonavatelů nebo exekutorů, u části pohledávek je s dlužníkem podepsáno uznání dluhu včetně splátkového kalendáře, na jehož základě je dluh splácen. Vybrané pohledávky jsou postupovány, u nevymahatelných pohledávek je přistupováno k odpisům.

I v roce 2012 se bude SŽDC zabývat řešením zbývajících pohledávek a pokračovat v případném postupování pohledávek v závislosti na zájmu potenciálních postupníků či odpisem nadále nevymahatelných pohledávek.

K 1. 1. 2003 SŽDC převzala rovněž krátkodobé závazky bývalé státní organizace České dráhy. Tyto závazky jsou v současnosti uhrazeny. Zůstávají pouze závazky vyplývající z úhrad rent a příspěvků k důchodům bývalým zaměstnancům a závazky, které jsou předmětem soudních sporů. Na tyto závazky je tvořena účetní rezerva.

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 7 000 mil. Kč. Z výtěžku emise byly hrazeny vymezené závazky. Dluhopisy byly vydány dne 3. 3. 2004 a v březnu 2011 byly splaceny Ministerstvem financí. 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

Do hospodaření SŽDC se v roce 2011 kladně promítl vliv úspor vyplývajících z přijatých vnitřních úsporných opatření ve výdajové oblasti činností provozování a provozuschopnost železniční dopravní cesty a úspor z nové koncepce strategie centrálního řízení a kontroly 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.

Za účetní období 2011 byl dosažen kladný výsledek hospodaření 834 mil. Kč. Na výsledek hospodaření SŽDC za rok 2011 měly největší vliv následující položky:

údaje v mil. Kč

Úhrada za použití ŽDC	4 405
Dotace ze SFDI na opravy a údržbu	8 054
Dotace ze SFDI na opravy a údržbu po povodních	460
Dotace na dopravní cestu nehrazená ze SFDI	1 230
Ostatní dotace	32
Oddlužení SŽDC dle usnesení vlády ČR č. 1553	5 877
Materiál, vlastní spotřeba energie a služby	-9 821
Osobní náklady	-5 448
Účetní odpisy	-4 379
Saldo ostatních provozních výnosů a nákladů	1 667
Provozní výsledek hospodaření	2 077
Výnosové a nákladové úroky	-544
Kurzové rozdíly	-292
Ostatní finanční výnosy a náklady	-31
Finanční výsledek hospodaření	-867
Výsledek hospodaření před zdaněním	1 210
Odložená daň	-376
Výsledek hospodaření za účetní období po zdanění	834

XI. Hospodaření organizace

Hospodaření SŽDC v roce 2011 ovlivnil převod zaměstnanců zabývajících se činností obsluhy dráhy z ČD na SŽDC. Tato změna se významně promítla ve struktuře a výši vykazovaných jednotlivých nákladových položek oproti minulým letům. Přechodem zaměstnanců zajišťujících obsluhu a řízení provozu na železniční dopravní cestě z ČD na SŽDC se SŽDC zvýšily mj. osobní náklady, a naopak poklesly náklady v oblasti služeb vykazovaných ve výkonové spotřebě. Od 1. 9. 2011 vykonává tyto činnosti SŽDC samostatně, a to prostřednictvím vlastních zaměstnanců, a tudíž už SŽDC nemusí hradit náklady ČD, které doposud tyto činnosti na základě smlouvy zajišťovaly.

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 2011 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 2011.

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.

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 z EU (Operační program Doprava) a příspěvky obcí a regionů.

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 pro SŽDC pouze účetní výnosovou položku bez příjmu finančních prostředků, tj. bez nároku na další finanční prostředky státního rozpočtu.

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 zajišťovaly do 31. 8. 2011 ČD), 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 zdravotní pojištění, sociální náklady. Nárůst osobních nákladů SŽDC je způsoben přechodem zaměstnanců zajišťujících obsluhu a řízení provozu na železniční dopravní cestě z ČD na SŽDC. Osobní náklady zaměstnanců tzv. živé dopravní cesty jsou součástí nákladů SŽDC v roce 2011 za čtyři měsíce, tj. září – prosinec.

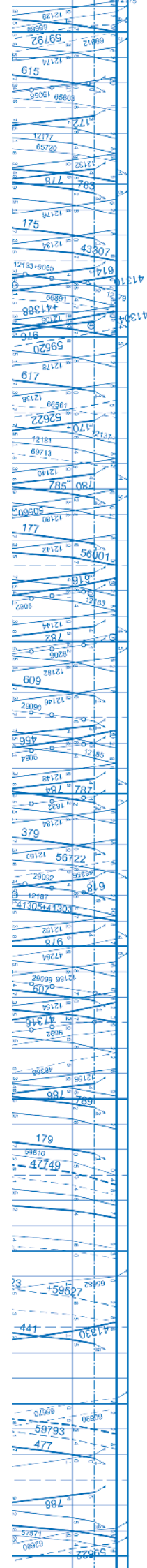
Významným provozním nákladem jsou účetní odpisy, jedná se o účetní promítnutí amortizace dlouhodobého majetku do nákladů.

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 vyžísané materiálu, daně

a poplatky, změna stavu rezerv a opravných položek, pojištění majetku a odpovědnosti.

Nákladové úroky vyplývají zejména z bankovních úvěrů na investiční výstavbu 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. Úroky z dluhopisů byly v roce 2011 hrazeny pouze v prvním čtvrtletí, neboť dluhopisy byly v březnu 2011 splaceny.

Kurzové rozdíly vyplývají z přepočtu závazků, úvěrů a úroků v cizí měně aktuálním kurzem k 31. 12. 2011. Vzhledem ke skutečnosti, že česká měna oslabovala zejména ve 2. polovině roku vůči euru, ve kterém je většina úvěrů převzatých po bývalé státní organizaci České dráhy denominována, zvýšila se vyčíslená korunová hodnota těchto



XI. Hospodaření organizace

závazků a příslušný rozdíl byl, v souladu s platnými předpisy, zúčtován jako náklad.

Součástí výsledku hospodaření roku 2011 je daňový náklad z titulu odloženého daňového závazku. Tituly, z nichž je odložená daň tvořena, jsou uvedeny v příloze účetní závěrky.

F. Předpokládaná hospodářská a finanční situace v roce 2012

Vizí SŽDC je dosáhnout vyrovnaného hospodaření v úzké spolupráci s příslušnými ministerstvy za předpokladu snížených nároků ze strany SŽDC na státní rozpočet, vnitřní racionalizace všech nákladů a efektivity jejich vynakládání.

Hospodaření SŽDC je pravidelně vyhodnocováno a analyzováno s cílem udržení ekonomické a finanční stability.

Hospodaření SŽDC v roce 2012 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. Dalšími zdroji, ze kterých jsou tak kryty náklady na zajištění provozování železniční dopravní cesty a náklady na zajištění její provozuschopnosti, jsou neinvestiční dotace od SFDI a dotace z Ministerstva dopravy na dopravní cestu. Obdobně jako

v letech 2009–2011 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. „odlužení“, a výše odpisů majetku a dále vliv kurzových rozdílů z přepočtů úhrad a zůstatků úvěrů a úroků převzatých po bývalé státní organizaci České dráhy.





Václav Císler

MISTR SPRÁVY ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY

1 501 zaměstnanců v oboru sdělovací
a zabezpečovací techniky

8 095 železničních
přejezdů



XII. Personální a mzdová oblast, péče o zaměstnance

K 1. 1. 2011 měla SŽDC 8 641 zaměstnanců ve 21 organizačních jednotkách. Řídící, strategické a metodické činnosti zajišťuje Generální ředitelství SŽDC. Dnem 1. 9. 2011 došlo, na základě usnesení vlády č. 100 ze dne 9. 2. 2011 a následné smlouvy o prodeji části podniku ČD, k převedení činností řízení provozu (dále jen „obsluha dráhy“) z ČD na SŽDC. V rámci převodu obsluhy dráhy došlo k přechodu práv a povinností z pracovně-právních vztahů ve smyslu § 338–342 zákoníku práce. Jednalo se o 9 336 zaměstnanců. V průběhu roku i nadále pokračovala optimalizace stavu zaměstnanců, k 31. 12. 2011 bylo u SŽDC zaměstnáno 17 765 zaměstnanců.

V odměňování byl i v roce 2011 uplatněn jednotný mzdový systém, vyplývající z platné Podnikové kolektivní smlouvy SŽDC na období 2009–2013 ve znění platném pro rok 2011. Pro zaměstnance, kteří přešli z ČD v rámci obsluhy dráhy, platila do konce roku 2011 Podniková kolektivní smlouva společnosti České dráhy, a.s., na rok 2011. Na základě kolektivního vyjednávání byly v průběhu roku dvě změny podnikové kolektivní smlouvy. Pátá změna stanovila podmínky pro rovné

zacházení se zaměstnanci obou segmentů činnosti a dále připravila podmínky pro narovnání rozdílů v poskytování zaměstnaneckých výhod a odměňování od 1. 9. 2011 a u některých ustanovení ustanovila podmínky pro rok 2012. Šestá změna konkretizovala sjednocení podmínek v dalších ustanoveních podnikové kolektivní smlouvy pro rok 2012.

Ve vzdělávání byla hlavním úkolem konsolidace technického školení zaměstnanců úseku provozních profesí údržby a oprav dopravní cesty a dále příprava a převzetí školení zaměstnanců řízení provozu, které je svým rozsahem zhruba dvojnásobné. Zároveň byla maximálně vytížena kapacita psychologického pracoviště, neboť vyšetření psychologické způsobilosti je podmínkou pro zařazení na většinu pracovních míst v segmentu řízení provozu. Kontrolní činnost se zaměřila na zajištění výuky zaměstnanců a odbornou úroveň lektorské činnosti. Mimo uvedené byly realizovány semináře se zaměřením na novelizované nebo nové právní normy.

Zdravotní preventivní péče byla zajištěna prostřednictvím smluvního zdravotnického zařízení a vyjma stanovených typů prohlídek

byla zaměřena i na dohlídku na pracovištích. Protože podniková kolektivní smlouva je platná na delší období, i v průběhu roku byly poskytovány zaměstnanecké výhody, například možnost získat příspěvek zaměstnavatele na penzijní připojištění a životní pojištění. Z fondu kulturních a sociálních potřeb se zaměstnancům podle zásad hospodaření a schváleného rozpočtu přispívalo na stravenky, kulturní a sportovní aktivity s účastí na mezinárodních akcích železničářských organizací, zaměstnanci mohli využít rekreaci s příspěvkem zaměstnavatele apod.

V oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců se činnost zaměřila především na odstranění závad zjištěných při prověrkách nebo běžnou činností. V roce 2011 došlo k jednomu smrtelnému pracovnímu úrazu. Proto byla značná pozornost věnována preventivním pohovorům se zaměstnanci se zaměřením na dodržování předpisů. V rámci prevence byla rovněž na některých pracovištích přehodnocena rizika a kategorizace prací s následným postupem ve smyslu platných právních norem.





Táňa Císařová

GEODETKA

161 zaměstnanců v oboru
železniční geodézie

4 511 výjezdů měřičských
skupin



XIII. Ochrana životního prostředí

Životní prostředí je souhrn všech vnějších vlivů, které vytváří přirozené podmínky existence lidské společnosti a umožňují základní podmínky života. Životní prostředí se tak logicky stává neoddelitelnou součástí řízení organizace, protože ovlivňuje vztahy k okolí, jakost i náklady společnosti.

Oblast životního prostředí je regulována rozsáhlou národní legislativou, která je stále častěji utvářena transpozicí evropských předpisů. Postupně dochází k jednotlivým změnám v přístupu k požadavkům ochrany životního prostředí, které zasahují do systému naší organizace na úseku ochrany životního prostředí.

Přes obecně uznávanou šetrnost železniční dopravy vůči životnímu prostředí, zejména ve srovnání s největším konkurentem tj. dopravou silniční, je třeba pokračovat v minimalizaci

negativních dopadů do životního prostředí (hluk, vibrace, prašnost, znečišťování ovzduší, předcházení vzniku odpadů apod.).

K hlavním složkám životního prostředí, s přesahem do oblasti ochrany veřejného zdraví, řešeným u SŽDC patří:

1. Odpadové hospodářství

Převodem zaměstnanců od ČD, tj. vznikem tzv. živé dopravní cesty k 1. 9. 2011, došlo i k navýšení produkce odpadů kategorie ostatní odpady, a to zejména směsného komunálního odpadu a tříděného odpadu jako jsou plasty, papír a sklo.

2. Vodní hospodářství

V roce 2011 byla mj. řešena problematika nově zavedené povinnosti ohlašování údajů do IRZ (Integrovaný registr znečišťování) dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách.

SŽDC se řídí platnou legislativou a přijímá preventivní opatření, která vedou ke snížení potenciálních rizik, zejména při havárii s dopadem na životní prostředí. U SŽDC bylo v roce 2011 evidováno 48 havarijních úniků způsobených především únikem provozních kapalin z hnacích vozidel dopravců, které byly odstraněny převážně bez vlivu na životní prostředí. V posledních letech se rozmáhají havarijní úniky způsobené krádežemi pohonných hmot a drahých kovů z tlumivek a transformátorů. Tyto krádeže způsobují ohrožení drážního provozu, ale i životního prostředí, zejména půdy a podzemní vody. V roce 2011 z celkového počtu 48 evidovaných havarijních úniků bylo 8 případů způsobeno právě vlivem těchto krádeží.

3. Ochrana ovzduší před znečišťujícími látkami

V roce 2011 prostřednictvím organizačních jednotek SŽDC byla zaslána souhrnná provozní evidence

Předané množství odpadu z produkce SŽDC v letech 2009–2011

Předání odpadů oprávněným firmám (množství v tunách)	Rok 2009	Rok 2010	Rok 2011
O – ostatní odpady	41 499	28 620	31 098
N – nebezpečné odpady	2 867	1 442	2 532
Celkem O + N odpady	44 366	30 062	33 630

zdrojů znečištění ovzduší a oznámení o výpočtu poplatku dle § 18 vyhlášky č. 205/2009 Sb., o zjišťování emisí ze stacionárních zdrojů a § 19 odst. 10 zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší za předchozí rok (2010), a to nově prostřednictvím Integrovaného systému plnění ohlašovacích povinností – ISPOP.

4. Ochrana přírody a krajiny

Zavedením změny a zpřísněním právní úpravy v oblasti údržby doprovodné zeleně (zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny) pokračovala situace, kdy je třeba veškeré kácení nad stanovený rozsah (daný průměrem kmene) řešit cestou správního řízení o žádosti u místně příslušného orgánu ochrany přírody (obecní a městské úřady). V roce 2011 byla provedena údržba vyšší zeleně (kácení a ořez stromů a keřů) na úsecích tratí o souhrnné délce 2 546 km; při tom vzniklo přes 13 tisíc tun dřevní hmoty.

V roce 2011 zpracovala Mendlova univerzita v Brně ve spolupráci se SŽDC certifikovanou metodiku pod názvem „Údržba dřevinných porostů v ochranných pásmech podél železniční dopravní cesty a její realizace v praxi“, jež má sloužit jednotlivým organizačním

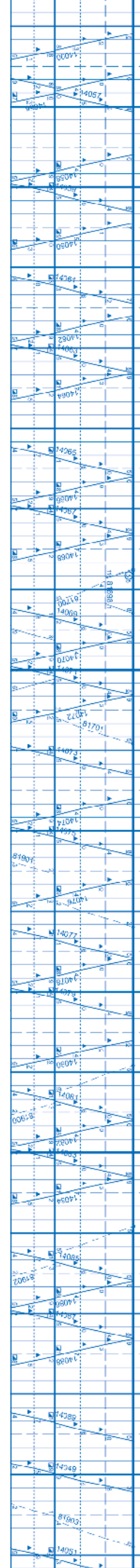
jednotkám SŽDC jako podklad pro plánovanou výběrová řízení k odstranění nežádoucí vegetace podél železniční dopravní cesty.

5. Hluk a vibrace

Od listopadu 2011 platí nové nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, které upravuje přístup k využití tzv. staré hlukové zátěže. SŽDC současně hledá další technická řešení protihlukové ochrany, která budou efektivní jak svými účinky, tak náklady.

V rámci připravovaných staveb – zejména modernizací a optimalizací tratí je při jejich přípravě vždy důsledně dbáno, aby návrh opatření k omezení hluku (popř. vibrací) vycházel z dané právní úpravy a byl rovněž v určitém souladu s požadavky obcí a měst na tratích, resp. s požadavky dalších zúčastněných subjektů.

SŽDC v roce 2011, na rozdíl od roku předcházejícího, nebyla až na jednu výjimku (která je však dosud nepravomocným rozhodnutím orgánu ochrany veřejného zdraví) uložena žádná pokuta za nadlimitní hluk nebo vibrace.





Zdeněk Sábel

TRAŤMISTR

2 888 zaměstnanců
traťového hospodářství

9 470 kilometrů
tratí celkem



XIV. Mezinárodní spolupráce

Česká republika je svou geografickou polohou v centru Evropy přímo předurčena k tranzitním přepravám ve všech nejdůležitějších směrech. SŽDC si uvědomuje význam mezinárodních aktivit a i v roce 2011 jim věnovala patřičnou pozornost. Nabídnout kvalitní, rychlou, spolehlivou a interoperabilní dopravní cestu je nezbytným předpokladem posílení segmentu železniční dopravy, zejména nákladní. V souladu s cíli Bílé knihy evropské dopravní politiky, vytyčené Evropskou komisí, spolupracuje SŽDC na mezinárodní úrovni na modernizaci nejdůležitějších nákladních koridorů a je zapojena do systému prioritní sítě (v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady 913/2010 EU).

V roce 2011 SŽDC nadále rozvíjela spolupráci jak v oblasti dvoustranných jednání s evropskými železnicemi, zejména sousedními, tak s významnými mezinárodními železničními organizacemi a evropskými institucemi. Od 1. 9. 2011, kdy SŽDC převzala kompletně veškeré řízení dopravy, se SŽDC stala plnohodnotným manažerem infrastruktury i z pohledu evropské legislativy. To se projevilo i na zvýšeném počtu expertů participujících na mezinárodních aktivitách.

Spolupráce s mezinárodními železničními organizacemi a evropskými institucemi

Mezinárodní železniční unie (UIC)

SŽDC je plnoprávným členem Mezinárodní železniční unie (dále „UIC“) a i v roce 2011 pokračovala v aktivní účasti, zejména ve fóru Železniční systémy (bývalé fórum Infrastruktura), a to zapojením ve skupinách pro tratě, umělé stavby, energetické systémy a elektrickou trakci. V platformě životního prostředí

byla aktivně řešena zejména problematika hluku a dřevěných pražců, včetně jejich likvidace.

Experti SŽDC pokračovali v práci na probíhajících projektech UIC a nově se zapojili do dvou projektů, zahajovaných v roce 2011:

1. Hodnocení stavu tunelů (Assessment of Tunnels) a
2. Zpracování nové energetické vyhlášky (Electric Schemes and Signs).

Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností (CER)

SŽDC je členem Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností (dále „CER“) od počátku své existence. Tato organizace sdružuje téměř 80 železničních podniků, jak dopravců, tak manažerů infrastruktury z Evropy a přidružených zemí (Chorvatsko, Makedonie a Turecko) stejně jako ze západobalkánských zemí, Norska a Švýcarska. CER je stále považováno za nejvlivnější sdružení železničních společností v Bruselu. Odborníci SŽDC jsou členy mnoha pracovních skupin CER (infrastruktura, koridory, personální záležitosti, systémy ERTMS, ETCS, vývoj TSI a návazné dopady do modernizace a provozu).

Sdružení evropských manažerů infrastruktury (RNE)

SŽDC spolupracovala se Sdružením evropských manažerů infrastruktury (dále „RNE“) od počátku své existence, plnoprávným členem je 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 a zástupce SŽDC je vrcholovým koridorovým manažerem jednoho z nich. RNE má stále pracovní skupiny, například pracovní skupinu pro jízdní řády, která koordinuje sestavování jízdních řádů a 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 EU. Nanejvýš aktuální i z tohoto pohledu je v současné době probíhající implementace technických specifikací interoperability (TAF/TAP TSI). Mezi nové produkty vytvořené nebo provozované RNE, které mají usnadnit komunikaci s dopravci, patří:

- vyhledávač tras RNE PCS, dříve nazývaný „Pathfinder“, který slouží pro koordinaci mezistátních jízdních řádů,
- RNE TIS, dříve „Europtirails“, sloužící pro sledování a vyhodnocení jízdy vlaků,
- RNE CIS, dříve „EICIS“, určený pro orientační kalkulaci poplatků za užití dopravní cesty v Evropě.

Organizace pro spolupráci železnic (OSŽD)

Česká republika je v mezivládní organizaci OSŽD zastupována Ministerstvem dopravy a ČD. Odborníci SŽDC spolupracují v komisi V „Infrastruktura a kolejová vozidla“.

SŽDC spolupracuje v oblasti norem s CEN a CENELEC.

XIV. Mezinárodní spolupráce

Dvoustranná a vícestranná spolupráce

SŽDC se účastní pracovních skupin na rozvoji železniční infrastruktury zřízených na základě mezivládních dohod s Rakouskem, Německem a Slovenskem. Jedním z nejdůležitějších výstupů bude komplexní zlepšení spojení na ose Praha – Linec a diskutováno je i zlepšení současného spojení do Bavorska a Saska.

V roce 2011 bylo dosaženo také významných úspěchů v uspořádání mezinárodních smluvních vztahů mezi SŽDC a jejími zahraničními partnery. K největším úspěchům patří především po několika letech uzavřená Smlouva o navázání infrastruktur mezi SŽDC a ÖBB Infrastruktur AG. Dále pak byla uzavřena Smlouva o spolupráci provozovatelů drah

v přeshraničním provozu mezi SŽDC a PKP PLK S.A. a Smlouva o propojení železničních infrastruktur uzavřená mezi SŽDC a ŽSR.

V roce 2011 byla také dokončena rozsáhlá novelizace všech Místních pohraničních ujednání mezi SŽDC a PKP PLK S.A. a všech Místních ujednání mezi SŽDC a ŽSR, které upravují vztahy vznikající mezi provozovateli drah při propojení železničních infrastruktur na hraničních přechodech, a jsou tak významnými ujednáními upravujícími napojení železniční sítě České republiky na evropský železniční systém.

V rámci jednání skupiny visegrádské čtyřky proběhla zasedání generálních ředitelů na Slovensku a infrastrukturních odborníků v Polsku.





Ladislav Görtler

ŘIDIČ

353 řidičů speciálních
dražních vozidel

566 speciálních
dražních vozidel



XV. Další vývoj

SŽDC plní funkci vlastníka a provozovatele dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu. Při vykonávání této funkce usiluje o to, aby všichni dopravci měli zajištěny nediskriminační podmínky pro přístup na bezpečnou, dostatečně kapacitní a technicky a technologicky vyspělou železniční dopravní cestu. Organizuje železniční provoz zejména s ohledem na jeho plynulost a bezpečnost. Dbá na maximální efektivitu při hospodaření se svěřeným majetkem.

V oblasti působení SŽDC hraje nezastupitelnou roli strategické plánování, ze kterého vychází priority pro další rozvoj. Byla proto formulována vize organizace a na ni navazující dlouhodobé a střednědobé cíle. SŽDC chce být moderní, pružnou a zákaznický orientovanou organizací, zajišťující rozvoj provozuschopné, moderní, kapacitní a bezpečné železniční sítě jako nedílné součásti evropského železničního systému.

V uplynulém roce došlo k završení transformačního procesu v oblasti organizačního uspořádání železnice. Převedením řízení železniční dopravy

na SŽDC byla vytvořena tzv. živá dopravní cesta, která je nutnou podmínkou pro další pokračování procesu liberalizace železniční dopravy a garantuje nediskriminační přístup ke všem zúčastněným subjektům. Hlavními partnery, se zásadním vlivem na určení priorit rozvoje železniční dopravní cesty, zůstávají i nadále kraje a Ministerstvo dopravy. Zároveň však SŽDC získá nový rozměr servisní organizace pro provozovatele drážní dopravy. Dokončení transformačního procesu nabízí možnost využití synergických efektů plynoucích z možného sloučení procesů, které byly až dosud řízeny a realizovány odděleně.

V roce 2012 je nezbytné se zaměřit na pokračování procesu optimalizace organizační struktury podniku, s cílem dalšího zvyšování jeho efektivitu a s perspektivou dlouhodobé stabilizace. Dlouhodobým cílem je vytvořit nezbytné předpoklady pro posílení tržní pozice železniční dopravy v národním i mezinárodním měřítku, zejména prostřednictvím vytvoření technických a technologických podmínek pro dynamický rozvoj

liberalizovaného trhu v železniční dopravě postupným naplňováním standardů interoperability.

Klíčovým úkolem v oblasti modernizace dráhy pro nejbližší období je zajistit vyčerpání prostředků z fondů EU alokovaných prostřednictvím Operačního fondu Doprava. V úzké součinnosti s Ministerstvem dopravy budou realizovány projekty zaměřené na modernizaci železniční infrastruktury, které budou spolufinancovány z evropských zdrojů v rámci plánovacího období do roku 2014. Jednoznačnou prioritou při tom bude dokončení modernizace železničních koridorů a tratí, které jsou součástí evropské železniční sítě. Kromě těchto projektů bude probíhat i intenzivní příprava pro další plánovací období 2014–2017.

Modernizace železniční infrastruktury zahrnuje i technologické stavby vyplývající z kontextu evropských standardů. Jedná se především o realizaci dalších staveb pro implementaci GSM-R a ETCS podle novely Národního implementačního plánu ERTMS.



I v následujícím období bude SŽDC hledat možnosti úspory provozních prostředků cestou modernizace zabezpečovacích zařízení na vybraných tratích, na kterých je obsluha trati zajišťována dosud velkým množstvím provozních pracovníků. Naší snahou bude, aby požadovaných úspor bylo dosaženo s pouze nezbytně nutnými investicemi, odpovídajícími stávajícímu rozsahu dopravy na řešených tratích.

Bude také nutné se zaměřit v rámci technického a technologického rozvoje sítě na aplikaci základních výkonnostních parametrů TSI infrastruktura na hlavní síti TEN-T. Pozornost bude věnována také aplikaci standardů TSI Energie a naplňování Evropského implementačního plánu pro subsystém řízení a zabezpečení.

Naplňování uvedených standardů je cílem nově vytvářených prioritních směrů pro nákladní dopravu – tzv. nákladních koridorů, zřízených podle Nařízení Evropského Parlamentu a Rady č. 913/2010 (EU). V loňském roce byla podepsána memoranda

o porozumění mezi železnicemi zúčastněnými na 7. a 9. nákladním koridoru. V této souvislosti se SŽDC zaměří na vybudování struktur a uvedení těchto koridorů do provozu v souladu s uvedeným nařízením.

V rámci svých dalších mezinárodních aktivit předpokládá SŽDC aktivní podporu nové struktury sítě TEN-T a zapojení do procesu celkové revize všech TSI v rámci nového přístupu EU. Pozornost bude věnována i jednání o rozšíření interoperability na tratě mimo TEN-T, které však bude muset být vedeno s důkladnou rozvahou. Uvedené skutečnosti vytváří podmínky pro využití prostředků z fondů EU pro modernizaci železniční infrastruktury.

Uvedené postupné kroky směřují k naplnění hlavního strategického cíle – vytvoření kvalitní a z obchodního hlediska atraktivní české železnice.





Stanislav Ryba

EKOLOG

33 specialistů pro oblast
ochrany životního prostředí

48 odstraněných
ekologických havárií



XVI. Finanční část 2011

Obsah

Zpráva nezávislého auditora pro zřizovatele	50
Správy železniční dopravní cesty, státní organizace	53
Účetní závěrka	53
Rozvaha v plném rozsahu	53
Výkaz zisku a ztráty	57
Příloha účetní závěrky	59

Zpráva nezávislého auditora pro zřizovatele Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

Účetní závěrka

Na základě provedeného auditu jsme dne 7. června 2012 vydali k účetní závěrce, která je součástí této výroční zprávy, zprávu následujícího znění:

„Provedli jsme audit přiložené účetní závěrky Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, tj. rozvahy k 31. prosinci 2011, výkazu zisku a ztráty za rok 2011 a přílohy této účetní závěrky, včetně popisu použitých významných účetních metod a ostatních doplňujících údajů. Údaje o Správě železniční dopravní cesty, státní organizace jsou uvedeny v bodě 1 přílohy této účetní závěrky.

Odpovědnost statutárního orgánu účetní jednotky za účetní závěrku

Statutární orgán Správy železniční dopravní cesty, státní organizace 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 nesprávnosti způsobené podvodem nebo chybou.

Odpovědnost auditora

Naší odpovědností je vyjádřit na základě provedeného auditu výrok k této účetní závěrce. Audit jsme provedli v souladu se zákonem o auditorech, 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 nesprávnosti.

Audit zahrnuje provedení auditorských postupů, jejichž cílem je získat důkazní informace o částkách a skutečnostech uvedených v účetní závěrce. Výběr auditorských postupů závisí na úsudku auditora, včetně vyhodnocení rizik, že účetní závěrka obsahuje významné nesprávnosti způsobené podvodem nebo chybou. Při vyhodnocování těchto rizik auditor posoudí vnitřní kontrolní systém, který je 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.

Jsmo přesvědčeni, že získané důkazní informace poskytují dostatečný a vhodný základ pro vyjádření našeho výroku.

Výrok auditora

Podle našeho názoru účetní závěrka podává věrný a poctivý obraz aktiv a pasiv Správy železniční dopravní cesty, státní organizace k 31. prosinci 2011 a nákladů, výnosů a výsledku jejího hospodaření za rok 2011 v souladu s českými účetními předpisy.

Aniž bychom vyjadřovali výrok s výhradou, upozorňujeme na následující skutečnosti uvedené v příloze účetní závěrky.

Jak je uvedeno v bodě 7.2 přílohy účetní závěrky, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace 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 Správy železniční dopravní cesty, státní organizace je tudíž závislé na dotacích od státu, případně dalších subjektů. Účetní závěrka byla sestavena za předpokladu, že účetní jednotka bude schopna nepřetržitě pokračovat ve své činnosti, a neobsahuje tedy úpravy ocenění a klasifikace aktiv a pasiv, které by byly nezbytné v případě, že by schopna pokračovat ve své činnosti nebyla.

Jak je uvedeno v bodě 7.1 přílohy účetní závěrky, sestavení zahajovací rozvahy k 1. lednu 2003 vyžadovalo, aby vedení Správy železniční dopravní cesty, státní organizace aplikovalo na základě zákona o transformaci všeobecně stanovené principy dělení na jednotlivé položky majetku a závazků Českých drah, státní organizace, případně provedlo některé odhady nebo použilo určité předpoklady pro dělení tohoto majetku a závazků. Při provedení této aplikace zákona o transformaci a stanovení odhadů a předpokladů vedení vynaložilo nejlepší úsilí s cílem zajistit správné a právně konzistentní dělení majetku a závazků. Přes toto úsilí mohou v určitých oblastech existovat alternativní výklady ustanovení zákona o transformaci a nelze vyloučit, že v budoucnosti mohou být některé z těchto alternativních výkladů zjištěny jako vhodnější. Alternativní výklad se týká zejména položek dlouhodobého hmotného majetku a zdrojů jeho financování.

Jak je uvedeno v bodě 7.1 přílohy účetní závěrky, v souladu se zákonem č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, přešla většina závazků Českých drah, státní organizace k 1. lednu 2003 na Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci. Jak je dále uvedeno v bodech 3.16 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. Jak je dále uvedeno v bodě 4.11.1 přílohy účetní závěrky v roce 2004 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace emitovala dluhopisy (ISIN CZ0003501397) v celkové hodnotě 7 mld. Kč. Emitované dluhopisy byly držitelům v celkové hodnotě ve lhůtě splatnosti, tj. v březnu 2011, proplaceny Ministerstvem financí. Závazek z emitovaných dluhopisů byl po proplacení přeúčtován na dlouhodobé závazky vůči státu.

Čisté peněžní příjmy z činnosti Správy železniční dopravní cesty, státní organizace 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 vláda stanovila postup promíjení závazků Správy železniční dopravní cesty, státní organizace až do doby jejich umoření. V roce 2011 došlo k prominutí závazků ve výši 5,88 mld. Kč (3,75 mld. Kč v roce 2010) a tato částka byla zaúčtována jako součást ostatních provozních výnosů. Na základě zákona č. 77/2002 Sb., o drahách, ručí za závazky Správy železniční dopravní cesty, státní organizace Česká republika.

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.

Jak je uvedeno v bodě 4.2.1 přílohy účetní závěrky, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace eviduje v pozici Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek ve výstavbě ve výši 3,87 mld. Kč. V této položce je evidován také nedokončený dlouhodobý hmotný majetek, který je pořizován z dotací, a to ve výši 3,75 mld. Kč. Po přijetí dotací a provedení úhrad dodavatelům v následujícím účetním období bude pořizovací cena nedokončeného majetku snížena o dotace a tento majetek bude dále evidován na podrozvahových účtech. O nároku na dotace k nedokončenému hmotnému majetku Správa železniční dopravní cesty, státní organizace k datu účetní závěrky neúčtovala, protože provedení úhrady dodavatelům je jednou z podmínek, po jejichž splnění se nárok na dotace stává nezpochybnitelným. Celková pořizovací cena dlouhodobého hmotného majetku evidovaná v podrozvaze k 31. prosinci 2011 činí 141,19 mld. Kč.

Jak je uvedeno v bodě 4.2.6 přílohy účetní závěrky, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace eviduje v pozici Dlouhodobý hmotný majetek bezúplatně pořízený majetek v pořizovací ceně ve výši 635 mil. Kč (zůstatková hodnota 599 mil. Kč), který je odepisován dle odpisového plánu účetní jednotky. Tento majetek byl souvztažně proúčtován na pozici Kapitálové fondy. Pořizovací cena bezúplatně pořízeného majetku je odvozena od smluvního ujednání bez informace o zdrojích financování bezúplatně pořízeného majetku u převodce. V účetní závěrce organizace je tento dlouhodobý hmotný majetek vykázán v souladu se smluvním ujednáním.”

Výroční zpráva

Provedli jsme ověření souladu výroční zprávy s výše uvedenou účetní závěrkou. Za správnost výroční zprávy je odpovědný statutární orgán společnosti. Naší odpovědností je vydat na základě provedeného ověření výrok o souladu výroční zprávy s účetní závěrkou.

Ověření jsme provedli v souladu se zákonem o auditorech, Mezinárodními auditorskými standardy a souvisejícími aplikačními doložkami Komory auditorů České republiky. Tyto standardy požadují, abychom ověření naplánovali a provedli tak, abychom získali přiměřenou jistotu, že informace obsažené ve výroční zprávě, které popisují skutečnosti, jež jsou též předmětem zobrazení v účetní závěrce, jsou ve všech významných ohledech v souladu s příslušnou účetní závěrkou. Jsme přesvědčeni, že provedené ověření poskytuje přiměřený podklad pro vyjádření našeho výroku.

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

V Praze, dne 7. června 2012

KPMG Česká republika Audit
KPMG Česká republika Audit, s.r.o.
Oprávnění číslo 71


Ing. Pavel Závitkovský
Partner
Oprávnění číslo 69

Účetní závěrka

Rozvaha v plném rozsahu k 31. prosinci 2011 (v tis. Kč)

Označ.	AKTIVA	řád.	2011			2010
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
a	b	c	1	2	3	4
	AKTIVA CELKEM (ř. 02+03+31+63)	001	179 951 075	-93 580 297	86 370 778	91 393 837
A.	Pohledávky za upsaný základní kapitál	002				
B.	Dlouhodobý majetek (ř. 04+13+23)	003	174 741 975	-92 981 514	81 760 461	85 745 131
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek (ř. 05 až 12)	004	321 248	-202 209	119 039	93 978
B.I.1.	Zřizovací výdaje	005				
2.	Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	006				
3.	Software	007	299 066	-200 466	98 600	92 368
4.	Ocenitelná práva	008				
5.	Goodwill	009				
6.	Jiný dlouhodobý nehmotný majetek	010	3 312	-1 743	1 569	1 601
7.	Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	011	18 865		18 865	
8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	012	5		5	9
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek (ř. 14 až 22)	013	174 420 727	-92 779 305	81 641 422	85 651 153
B.II.1.	Pozemky	014	6 562 936	-38 724	6 524 212	6 488 091
2.	Stavby	015	135 211 294	-77 666 381	57 544 913	59 947 815
3.	Samostatné movité věci a soubory movitých věcí	016	20 341 386	-13 091 757	7 249 629	8 113 930
4.	Pěstitelské celky trvalých porostů	017				
5.	Dospělá zvířata a jejich skupiny	018				
6.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek	019	516		516	
7.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	020	3 871 251	-114 153	3 757 098	4 220 198
8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	021	70 698		70 698	10 968
9.	Oceňovací rozdíl k nabytému majetku	022	8 362 646	-1 868 290	6 494 356	6 870 151
B.III.	Dlouhodobý finanční majetek (ř. 24 až 30)	023				
B.III.1.	Podíly - ovládaná osoba	024				
2.	Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	025				
3.	Ostatní dlouhodobé cenné papíry a podíly	026				
4.	Půjčky a úvěry - ovládaná nebo ovládající osoba, podstatný vliv	027				
5.	Jiný dlouhodobý finanční majetek	028				
6.	Pořizovaný dlouhodobý finanční majetek	029				
7.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý finanční majetek	030				
C.	Oběžná aktiva (ř. 32+39+48+58)	031	5 189 651	-598 783	4 590 868	5 643 404
C.I.	Zásoby (ř. 33 až 38)	032	335 032	- 95	334 937	283 888
C.I.1.	Materiál	033	334 268	- 95	334 173	283 060
2.	Nedokončená výroba a polotovary	034	744		744	815
3.	Výrobky	035				
4.	Mladá a ostatní zvířata a jejich skupiny	036				
5.	Zboží	037	12		12	13
6.	Poskytnuté zálohy na zásoby	038	8		8	

Účetní závěrka

Označ.	AKTIVA	řád.	2011			2010
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
a	b	c	1	2	3	4
C.II.	Dlouhodobé pohledávky (ř. 40 až 47)	039	8 986		8 986	56 637
C.II.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	040	7 770		7 770	55 398
	2. Pohledávky - ovládaná nebo ovládající osoba	041				
	3. Pohledávky - podstatný vliv	042				
	4. Pohledávky za společníky, členy družstva a za účastníky sdružení	043				
	5. Dlouhodobé poskytnuté zálohy	044	1 216		1 216	1 239
	6. Dohadné účty aktivní	045				
	7. Jiné pohledávky	046				
	8. Odložená daňová pohledávka	047				
C.III.	Krátkodobé pohledávky (ř. 49 až 57)	048	3 639 386	-598 688	3 040 698	3 915 090
C.III.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	049	2 075 576	-518 666	1 556 910	1 945 195
	2. Pohledávky - ovládaná nebo ovládající osoba	050				
	3. Pohledávky - podstatný vliv	051				
	4. Pohledávky za společníky, členy družstva a za účastníky sdružení	052				
	5. Sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	053				
	6. Stát - daňové pohledávky	054	1 029 852		1 029 852	644 966
	7. Krátkodobé poskytnuté zálohy	055	137 296		137 296	124 059
	8. Dohadné účty aktivní	056	277 632	- 977	276 655	1 134 845
	9. Jiné pohledávky	057	119 030	-79 045	39 985	66 025
C.IV.	Krátkodobý finanční majetek (ř. 59 až 62)	058	1 206 247		1 206 247	1 387 789
C.IV.1.	Peníze	059	3 080		3 080	3 810
	2. Účty v bankách	060	1 203 167		1 203 167	1 383 979
	3. Krátkodobé cenné papíry a podíly	061				
	4. Pořizovaný krátkodobý finanční majetek	062				
D.I.	Časové rozlišení (ř. 64+65+66)	063	19 449		19 449	5 302
D.I.1.	Náklady příštích období	064	18 675		18 675	3 666
	2. Komplexní náklady příštích období	065				
	3. Příjmy příštích období	066	774		774	1 636

Označ.	PASIVA	řád.	2011	2010
a	b	c	5	6
	PASIVA CELKEM (ř. 68+86+119)	067	86 370 778	91 393 837
A.	Vlastní kapitál (ř. 69+73+79+82+85)	068	58 950 079	58 111 595
A.I.	Základní kapitál (ř. 70+71+72)	069	52 777 172	52 741 957
A.I.1.	Základní kapitál	070	52 777 172	52 741 957
2.	Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly (-)	071		
3.	Změny základního kapitálu	072		
A.II.	Kapitálové fondy (ř. 74 až 78)	073	943 632	906 091
A.II.1.	Emisní ážio	074		
2.	Ostatní kapitálové fondy	075	943 632	906 091
3.	Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků	076		
4.	Oceňovací rozdíly z přecenění při přeměnách společností	077		
5.	Rozdíl z přeměn společností	078		
A.III.	Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku (ř. 80+81)	079	938 102	1 005 997
A.III.1.	Zákonný rezervní fond/Nedělitelný fond	080	913 087	973 638
2.	Statutární a ostatní fondy	081	25 015	32 359
A.IV.	Výsledek hospodaření minulých let (ř. 83+84)	082	3 457 548	4 961 537
A.IV.1.	Nerozdělený zisk minulých let	083	3 457 548	4 961 537
2.	Neuhrazená ztráta minulých let	084		
A.V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	085	833 625	-1 503 987
B.	Cizí zdroje (ř. 87+92+103+115)	086	27 308 578	32 912 032
B.I.	Rezervy (ř. 88 až 91)	087	1 166 233	1 143 977
B.I.1.	Rezervy podle zvláštních právních předpisů	088		
2.	Rezerva na důchody a podobné závazky	089		
3.	Rezerva na daň z příjmů	090		
4.	Ostatní rezervy	091	1 166 233	1 143 977
B.II.	Dlouhodobé závazky (ř. 93 až 102)	092	9 760 274	13 516 650
B.II.1.	Závazky z obchodních vztahů	093	1 377 410	2 223 940
2.	Závazky - ovládaná nebo ovládající osoba	094		
3.	Závazky - podstatný vliv	095		
4.	Závazky ke společníkům, členům družstva a k účastníkům sdružení	096		
5.	Dlouhodobé přijaté zálohy	097		
6.	Vydané dluhopisy	098		7 000 000
7.	Dlouhodobé směnky k úhradě	099		
8.	Dohadné účty pasivní	100		
9.	Jiné závazky	101	4 934 328	1 220 614
10.	Odložený daňový závazek	102	3 448 536	3 072 096

Účetní závěrka

Označ.	PASIVA	řad.	2011	2010
a	b	c	5	6
B.III.	Krátkodobé závazky (ř. 104 až 114)	103	5 320 765	5 560 694
B.III.1.	Závazky z obchodních vztahů	104	3 328 269	3 088 589
2.	Závazky - ovládaná nebo ovládající osoba	105		
3.	Závazky - podstatný vliv	106		
4.	Závazky ke společníkům, členům družstva a k účastníkům sdružení	107		
5.	Závazky k zaměstnancům	108	460 752	254 893
6.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	109	237 568	118 290
7.	Stát - daňové závazky a dotace	110	765 159	1 651 105
8.	Krátkodobé přijaté zálohy	111	119 821	103 110
9.	Vydané dluhopisy	112		
10.	Dohadné účty pasivní	113	352 351	282 268
11.	Jiné závazky	114	56 845	62 439
B.IV.	Bankovní úvěry a výpomoci (ř. 116+117+118)	115	11 061 306	12 690 711
B.IV.1.	Bankovní úvěry dlouhodobé	116	10 134 019	11 821 600
2.	Krátkodobé bankovní úvěry	117	927 287	869 111
3.	Krátkodobé finanční výpomoci	118		
C.I.	Časové rozlišení (ř. 120+121)	119	112 121	370 210
C.I.1.	Výdaje příštích období	120	25 783	281 463
2.	Výnosy příštích období	121	86 338	88 747

Výkaz zisku a ztráty v druhovém členění za rok končící 31. prosincem 2011 (v tis. Kč)

Označ.	TEXT	číslo řádku	Skutečnost v účet. obd.	
			2011	2010
a	b	c	1	2
I.	Tržby za prodej zboží	01	2	4
A.	Náklady vynaložené na prodané zboží	02	1	3
+	Obchodní marže (ř. 01-02)	03	1	1
II.	Výkony (ř. 05+06+07)	04	7 082 824	6 995 023
II.1.	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	05	6 823 623	6 712 790
II.2.	Změna stavu zásob vlastní činnosti	06	-71	-34
II.3.	Aktivace	07	259 272	282 267
B.	Výkonová spotřeba (ř. 09+10)	08	11 185 426	12 656 238
B.1.	Spotřeba materiálu a energie	09	2 645 711	2 250 146
B.2.	Služby	10	8 539 715	10 406 092
+	Přidaná hodnota (ř. 03+04-08)	11	-4 102 601	-5 661 214
C.	Osobní náklady (ř. 13 až 16)	12	5 448 251	4 621 834
C.1.	Mzdové náklady	13	3 877 563	3 329 101
C.2.	Odměny členům orgánů společnosti a družstva	14	1 218	1 698
C.3.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	15	1 286 312	1 065 619
C.4.	Sociální náklady	16	283 158	225 416
D.	Daně a poplatky	17	34 934	40 321
E.	Odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	18	4 378 962	4 552 810
III.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu (ř. 20+21)	19	291 746	156 859
III.1.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	20	70 728	30 478
III.2.	Tržby z prodeje materiálu	21	221 018	126 381
F.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku a materiálu (ř. 23+24)	22	231 331	182 105
F.1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	23	12 366	88 008
F.2.	Prodaný materiál	24	218 965	94 097
G.	Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti a komplexních nákladů příštích období	25	679	765 778
IV.	Ostatní provozní výnosy	26	16 108 028	14 457 449
H.	Ostatní provozní náklady	27	125 529	108 505
V.	Převod provozních výnosů	28		
I.	Převod provozních nákladů	29		
*	Provozní výsledek hospodaření (ř. 11-12-17-18+19-22-25+26-27+28-29)	30	2 077 487	-1 318 259
VI.	Tržby z prodeje cenných papírů a podílů	31		
J.	Prodané cenné papíry a podíly	32		
VII.	Výnosy z dlouhodobého finančního majetku (ř. 34+35+36)	33		
VII.1.	Výnosy z podílů v ovládaných osobách a v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	34		
VII.2.	Výnosy z ostatních dlouhodobých cenných papírů a podílů	35		
VII.3.	Výnosy z ostatního dlouhodobého finančního majetku	36		
VIII.	Výnosy z krátkodobého finančního majetku	37	70	307

Účetní závěrka

Označ.	TEXT	číslo řádku	Skutečnost v účet. obd.	
			2011	2010
a	b	c	1	2
K.	Náklady z finančního majetku	38		
IX.	Výnosy z přecenění cenných papírů a derivátů	39		
L.	Náklady z přecenění cenných papírů a derivátů	40		
M.	Změna stavu rezerv a opravných položek ve finanční oblasti	41		
X.	Výnosové úroky	42	5 523	7 985
N.	Nákladové úroky	43	549 986	912 577
XI.	Ostatní finanční výnosy	44	38 967	608 614
O.	Ostatní finanční náklady	45	361 992	219 024
XII.	Převod finančních výnosů	46		
P.	Převod finančních nákladů	47		
*	Finanční výsledek hospodaření (ř. 31-32+33+37-38+39-40-41+42-43+44-45+46-47)	48	-867 418	-514 695
Q.	Daň z příjmů za běžnou činnost (ř. 50+51)	49	376 439	-330 594
Q.1.	- splatná	50		
Q.2.	- odložená	51	376 439	-330 594
**	Výsledek hospodaření za běžnou činnost (ř. 30+48-49)	52	833 630	-1 502 360
XIII.	Mimořádné výnosy	53		
R.	Mimořádné náklady	54	5	1 627
S.	Daň z příjmů z mimořádné činnosti (ř. 56+57)	55		
S.1.	- splatná	56		
S.2.	- odložená	57		
*	Mimořádný výsledek hospodaření (ř. 53-54-55)	58	-5	-1 627
T.	Převod podílu na výsledku hospodaření společníkům (+/-)	59		
***	Výsledek hospodaření za účetní období (+/-) (ř. 52+58-59)	60	833 625	-1 503 987
****	Výsledek hospodaření před zdaněním (ř. 30+48+53-54)	61	1 210 064	-1 834 581

Příloha účetní závěrky k 31. Prosinci 2011

OBSAH

1.	OBECNÉ INFORMACE	61
1.1.	Obecné informace	61
1.2.	Předmět činnosti	61
1.3.	Organizační struktura a orgány SŽDC	61
1.4.	Změny v obchodním rejstříku	62
1.5.	Organizační struktura SŽDC	63
2.	ÚČETNÍ METODY A OBECNÉ ÚČETNÍ ZÁSADY	64
3.	PŘEHLED VÝZNAMNÝCH ÚČETNÍCH PRAVIDEL A POSTUPŮ	64
3.1.	Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	64
3.2.	Zásoby	65
3.3.	Pohledávky	65
3.4.	Závazky	66
3.5.	Úvěry a dlouhodobé závazky	66
3.6.	Vlastní kapitál	66
3.7.	Rezervy	66
3.8.	Transakce v cizích měnách	67
3.9.	Daně z příjmů	67
3.10.	Finanční deriváty	67
3.11.	Dotace	68
3.12.	Výnosy	68
3.13.	Použití odhadů	68
3.14.	Mimořádné náklady a mimořádné výnosy	68
3.15.	Změny v účetních metodách	68
3.16.	Oddlužení	69
3.17.	Privatizace	69
3.18.	Prodej majetku	69
4.	DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE K ROZVAZE A VÝKAZU ZISKU A ZTRÁTY	70
4.1.	Dlouhodobý nehmotný majetek	70
4.2.	Dlouhodobý hmotný majetek	70
4.2.1.	Přehled pohybů majetku	70
4.2.2.	Investiční dotace	71
4.2.3.	Majetek neuvedený v rozvaze	71
4.2.4.	Majetek daný do zástavy	72
4.2.5.	Majetek ve finančním a operativním pronájmu	72
4.2.6.	Bezúplatně pořízený majetek	72
4.3.	Zásoby	72
4.4.	Krátkodobé pohledávky	72
4.4.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	72
4.4.2.	Stát - daňové pohledávky	73
4.4.3.	Jiné pohledávky	73
4.5.	Dohadné účty aktivní	74
4.6.	Derivátové finanční nástroje	74
4.7.	Krátkodobý finanční majetek	75
4.8.	Náklady příštích období	75
4.9.	Vlastní kapitál	75
4.10.	Rezervy	76
4.11.	Dlouhodobé závazky	76

Účetní závěrka

4.11.1.	Vydané dluhopisy	76
4.11.2.	Závazky z obchodních vztahů	77
4.11.3.	Jiné závazky	77
4.12.	Krátkodobé závazky	77
4.12.1.	Závazky z obchodních vztahů	77
4.12.2.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	78
4.12.3.	Stát – daňové závazky a dotace	78
4.12.4.	Krátkodobé přijaté zálohy	78
4.12.5.	Dohadné účty pasivní	78
4.13.	Bankovní úvěry a výpomoci	79
4.13.1.	Bankovní úvěry dlouhodobé	79
4.13.2.	Přehled splatnosti úvěrů	79
4.13.3.	Krátkodobé bankovní úvěry	80
4.14.	Odložená daň	80
4.15.	Časové rozlišení	80
4.16.	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	81
4.17.	Nákup služeb	81
4.18.	Osobní náklady	82
4.19.	Změna stavu rezerv a opravných položek	82
4.20.	Ostatní provozní výnosy	83
4.21.	Ostatní provozní náklady	83
4.22.	Výnosové úroky	84
4.23.	Ostatní finanční výnosy	84
4.24.	Ostatní finanční náklady	84
5.	ZAMĚŠTNANCI, VEDENÍ SPOLEČNOSTI A STATUTÁRNÍ ORGÁNY	84
5.1.	Osobní náklady a počet zaměstnanců	84
5.2.	Poskytnuté půjčky, úvěry či ostatní plnění	84
6.	PODMÍNĚNÉ A DALŠÍ NEUVEDENÉ ZÁVAZKY V ÚČETNICTVÍ	85
6.1.	Závazky nezahrnuté v rozvaze	85
6.2.	Budoucí závazky z koridorové výstavby	86
7.	DALŠÍ INFORMACE	86
7.1.	Vznik organizace	86
7.2.	Významné faktory ovlivňující činnost SŽDC	87
7.3.	Vztahy s ČD a ČD Cargo, a.s.	87
7.4.	Ekonomický přínos dlouhodobého majetku	88
7.5.	Privatizace	88
7.6.	Prodej majetku	89
7.6.1.	Prodej zbytného majetku	89
8.	UDÁLOSTI PO DATU ÚČETNÍ ZÁVĚRKY	89
8.1.	Reorganizace SŽDC k 1. 1. 2012	89
8.2.	Reorganizace SŽDC k 1. 4. 2012	89
8.3.	Změny ve vedení organizace	89

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, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00.

Zřizovatelem SŽDC je Česká republika (výkonem funkce zakladatele je pověřeno Ministerstvo dopravy ČR). Nadřízeným orgánem ve věci vyřizování opravných prostředků proti rozhodnutí SŽDC je Ministerstvo dopravy ČR.

Účetním obdobím je kalendářní rok.

Účetní závěrka SŽDC za rok 2011 je sestavena ke dni 31. 12. 2011.

Příloha je zpracována za účetní období počínající 1. lednem 2011 a končící dnem 31. prosince 2011.

1.2. Předmět činnosti

Hlavním předmětem činnosti SŽDC je dle zákona o transformaci provozování železniční dopravní cesty a zajišťování její provozuschopnosti, údržby, modernizace a rozvoje. SŽDC zajišťovala provozování železniční dopravní cesty po celý rok 2011 vlastními kapacitami. Pouze obsluha dráhy, tj. řízení provozu ve stanicích a na tratích, byla pro SŽDC smluvně zajišťována akciovou společností České dráhy, a.s. („ČD“) do 31. 8. 2011. Vzniklé náklady byly SŽDC fakturovány. Od 1. 9. 2011 byla tato činnost převedena na SŽDC a již je plně zabezpečována jejími zaměstnanci.

SŽDC poskytuje železniční dopravní cestu k užívání dopravcům. Výnosy z tohoto užívání jsou realizovány z převážné části od hlavních uživatelů, tj. ČD 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.

K 1. 9. 2011 byly usnesením vlády České republiky převedeny z ČD na SŽDC činnosti týkající se řízení provozu, které jsou nyní zajišťovány zaměstnanci SŽDC.

1.3. Organizační struktura a orgány SŽDC

SŽDC je samostatnou státní organizací a nepodílí se na základním kapitálu žádné účetní jednotky. Funkci zakladatele SŽDC vykonává dle zákona o transformaci Ministerstvo dopravy. Stejnou funkci vykonává Ministerstvo dopravy i vůči společnosti ČD. SŽDC má se společností ČD a jejími dceřinými společnostmi řadu obchodních vztahů, z nich nejvýznamnější jsou uvedeny v bodě 7.3. Orgány SŽDC jsou správní rada, generální ředitel a výbor pro audit.

Účetní závěrka

Od 1. 10. 2010 byl k řízení činnosti a jednání jménem SŽDC pověřen náměstek generálního ředitele pro audit Ing. Pavel Habarta, MBA (1. zástupce generálního ředitele, den zániku funkce 19. 4. 2012). V době jeho nepřítomnosti ho zastupoval Ing. Bohuslav Navrátil (2. zástupce generálního ředitele, den zániku funkce 19. 4. 2012). Tito zástupci generálního ředitele byli také k 31. 12. 2011 statutárním orgánem SŽDC.

Jménem SŽDC jedná a podepisuje v plném rozsahu generální ředitel samostatně. Jménem SŽDC jedná a podepisuje v plném rozsahu v době nepřítomnosti generálního ředitele zástupce generálního ředitele, a to v pořadí uvedeném v obchodním rejstříku.

Jménem SŽDC, v době, kdy je funkce generálního ředitele dočasně neobsazena, vykonává působnost generálního ředitele jeho zástupce pověřený správní radou řízením organizace společně s jedním náměstkem generálního ředitele, přičemž alespoň jedna z jednajících osob musí být odborně způsobilá ve smyslu § 14 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.

Ke dni 31. 12. 2011 byli ve vedení organizace:

Jméno	Funkce
Neobsazeno	Generální ředitel
Ing. Pavel Habarta, MBA	1. zástupce generálního ředitele pověřený řízením organizace
Ing. Bohuslav Navrátil	2. zástupce generálního ředitele pověřený řízením organizace
Ing. Jaromír Kadlec	Náměstek generálního ředitele pro provozování dráhy
Ing. Vojtěch Kocourek	Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost
Ing. Jiří Martínek	Náměstek generálního ředitele pro modernizaci
Ing. Vladimír Filip	Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ke dni 31. 12. 2011 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. 2011 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

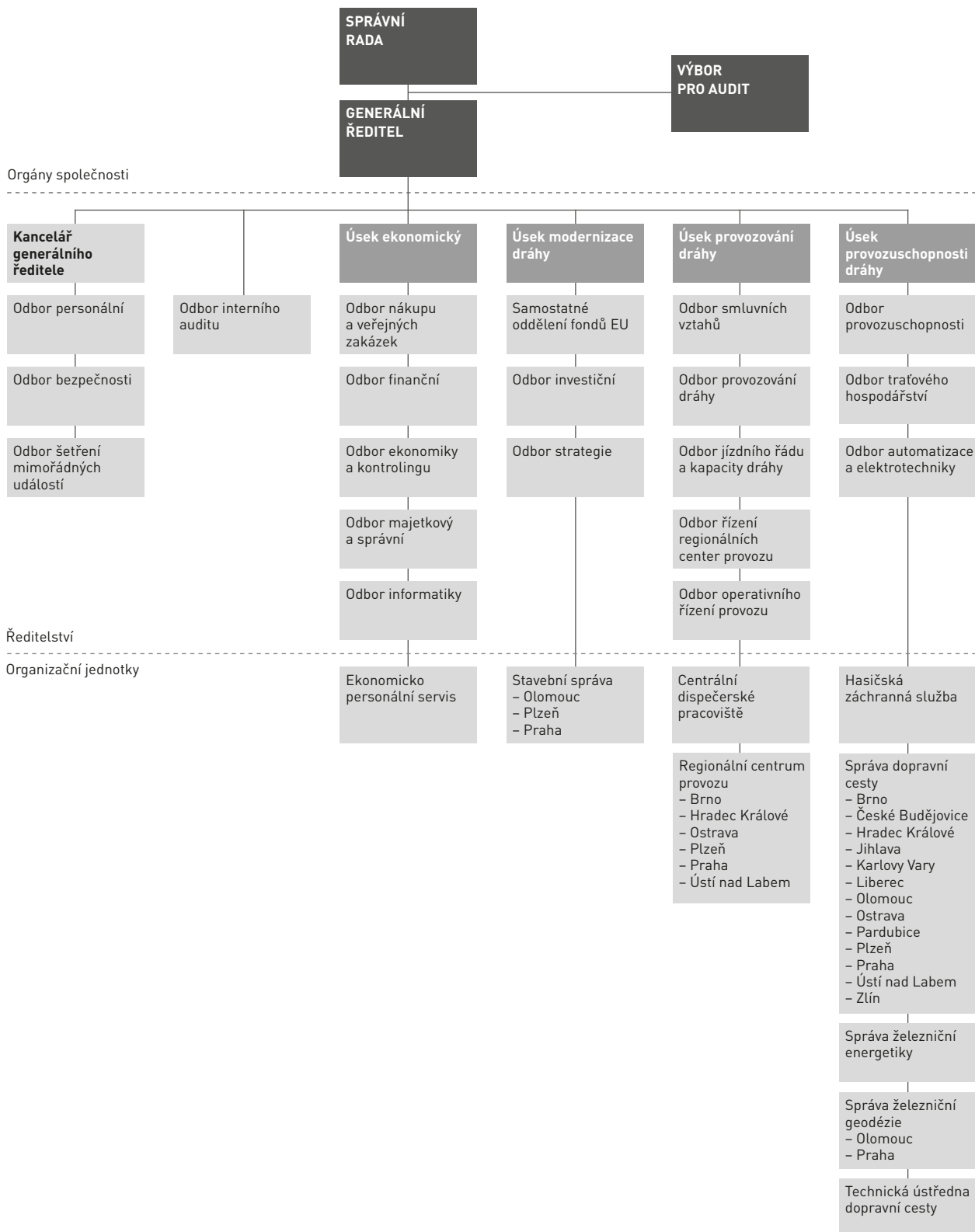
Změny v organizační struktuře k datu vydání účetní závěrky jsou uvedeny v části 8.

1.4. Změny v obchodním rejstříku

Během roku 2011 nedošlo k žádným změnám, které by vyžadovaly zápis do obchodního rejstříku.

1.5. Organizační struktura SŽDC

Organizační strukturu SŽDC k 31. 12. 2011 zobrazuje následující schéma:



Účetní závěrka

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), pokud není 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.

Nakupovaný 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 jsou v okamžiku pořízení účtovány do nákladů a dále sledovány 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). Zřízená věcná břemena na cizím majetku jsou evidována jako dlouhodobý nehmotný majetek, a to bez ohledu na výši pořizovací ceny.

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. Majetek financovaný z dotací je evidován v podrozvahové evidenci.

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

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

Majetky pořízené koupěmi části podniku k 1. 7. 2008 a k 1. 9. 2011 byly oceněny soudem určeným znalcem a zařazeny 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.

K 1. 9. 2011 byly zásoby SŽDC navýšeny při koupi části podniku především o stejnokrojové a výstrojní součásti, které jsou nyní uloženy ve skladu výstrojních součástí. Tyto zásoby, včetně provozních zásob na nově vzniklých organizačních jednotkách byly převzaty v původních pořizovacích cenách.

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, která obsahuje cenu pořízení a vedlejší pořizovací náklady.

Vyzískávaný materiál je oceňován reprodukční pořizovací cenou.

Opravné položky k zásobám jsou tvořeny dle návrhů dílčích inventarizačních komisí, které při inventarizaci zjišťují objem nevyužitých, poškozených nebo znehodnocených zásob. Opravné položky se tvoří buď ve výši účetní hodnoty zásob určených k likvidaci nebo u prodejních zásob ve výši rozdílu mezi účetní hodnotou a prodejní cenou sníženou o náklady spojené s prodejem, pokud je tato prodejní cena nižší než dosavadní účetní hodnota.

Účtování o pořízení a výdeji zásob je prováděno způsobem A.

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. 593/1992 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. 2011, 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. 2011.

Účetní závěrka

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 dotace, která byla poskytnuta Ministerstvem dopravy na kupovanou část podniku od ČD k 1. 7. 2008.

Změny základního kapitálu jsou účtovány v případech převodu pozemků na Pozemkový fond České republiky, v případech bezúplatných převodů majetku, privatizace (viz bod 3.17.), 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. 1. 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, a to prostřednictvím § 16 vyhlášky č. 114/2002 Sb., o fondu kulturních a sociálních potřeb. V roce 2011 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., na náhrady škod a na restrukturalizaci.

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.

Rezerva na restrukturalizaci se týká organizační změny k 1. 1. 2012, která byla ohlášena v roce 2011. Rezerva je vypočtena ve výši odstupného zaměstnancům, kterých se reorganizace dotkla, vyplaceného od 1. 1. 2012 do 31. 3. 2012.

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 kurz banky, která transakci realizovala. Při vyúčtování zahraničního cestovního je používán kurz ČNB, který byl platný v okamžiku poskytnutí zálohy zaměstnanci.

K datu sestavení rozvahy jsou položky majetku a závazků vyjádřené v cizích měnách přečteny 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. Daň z příjmů

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

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

Účetní závěrka

Ocenění finančních derivátů ovlivňuje vývoj úrokových sazeb na mezibankovním trhu.

SŽDC využívá deriváty v souladu se strategií řízení rizik jako zajišťovací nástroje. Tyto deriváty však k datu účetní závěrky nespĺňují 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 a jejího provozování. Neinvestiční dotace jsou účtovány do ostatních provozních výnosů.

Investiční dotace představují dotace na 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.

Do okamžiku přijetí dotace SŽDC eviduje nedokončený majetek. Po přijetí dotací a provedení úhrad dodavatelům je pořizovací cena nedokončeného majetku snížena o dotace a tento majetek dále evidován na podrozvahových účtech. O nároku na dotace SŽDC k datu účetní závěrky neúčtuje, protože provedení úhrady dodavatelům je jednou z podmínek, po jejichž splnění se nárok na dotace stává nezpochybnitelným.

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

V SŽDC nevznikl během roku 2011 žádný významný náklad ani výnos z mimořádných operací a ani vzhledem k běžné činnosti SŽDC žádné významné opravy minulých účetních období.

3.15. Změny v účetních metodách

V roce 2011 nedošlo ke změnám účetních metod.

3.16. 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.

Dále v roce 2004 SŽDC emitovala dluhopisy (ISIN CZ0003501397) v celkové hodnotě 7 mld. Kč. Emitované dluhopisy byly držitelům v celkové hodnotě ve lhůtě splatnosti, tj. v březnu 2011, proplaceny Ministerstvem financí.

Všechny úhrady jistin a úroků, splacení dluhopisů včetně úroků provedené ministerstvem se v účetnictví SŽDC eviduje 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. 11. 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. 11. 2005.

Částka, která bude v budoucích obdobích promíjena, se každoročně předkládá ke schválení vládě ČR do 30. 9. kalendářního roku.

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

3.17. 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 opravy („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 2011 privatizaci majetku SŽDC formou prodeje třetím stranám. Příjmy z privatizace jsou následně převáděny na základě smluv z Ministerstva financí na SŽDC a v okamžiku přijetí jsou účtovány do ostatních provozních výnosů. Podrobnosti viz bod 7.5.

3.18. 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.

Účetní závěrka

4. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE K ROZVAZE A VÝKAZU ZISKU A ZTRÁTY

4.1. Dlouhodobý nehmotný majetek

	Ocenitelná práva	Ostatní nehmotný majetek	Nedokončený nehmotný majetek	Zálohy	Software	Celkem
Pořizovací cena						
Zůstatek k 1. 1. 2011	--	2 654	--	9	228 945	231 608
Přírůstky	--	678	18 865	--	70 121	89 664
Úbytky	--	-20	--	-4	--	-24
Přeúčtování	--	--	--	--	--	--
Zůstatek k 31. 12. 2011	--	3 312	18 865	5	299 066	321 248
Oprávký						
Zůstatek k 1. 1. 2011	--	1 053	--	--	136 577	137 630
Odpisy	--	692	--	--	63 889	64 581
Oprávký k úbytkům	--	-2	--	--	--	-2
Přeúčtování	--	--	--	--	--	--
Zůstatek k 31. 12. 2011	--	1 743	--	--	200 466	202 209
Zůstatková hodnota 1. 1. 2011	--	1 601	--	9	92 368	93 978
Zůstatková hodnota 31. 12. 2011	--	1 569	18 865	5	98 600	119 039

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

4.2. Dlouhodobý hmotný majetek

4.2.1. Přehled pohybů majetku

	Pozemky	Stavby	Stroje a zařízení	Dopravní prostředky	Oceň. rozdíl k nabyt. majetku	Nedok. hmotný majetek	Umělecká díla	Zálohy	Celkem
Pořizovací cena									
Zůstatek k 1. 1. 2011	6 529 065	135 068 116	19 673 245	699 632	8 189 584	4 334 814	--	10 968	174 505 424
Přírůstky	76 725	325 830	31 479	19 105	173 062	981 379	516	64 708	1 672 804
Úbytky	-42 854	-350 021	-109 619	-1 345	--	-1 248 684	--	-4 978	-1 757 501
Přeúčtování	--	167 369	27 169	1 720	--	-196 258	--	--	--
Zůst. k 31. 12. 2011	6 562 936	135 211 294	19 622 274	719 112	8 362 646	3 871 251	516	70 698	174 420 727
Oprávký									
Zůstatek k 1. 1. 2011	--	74 971 296	11 974 385	275 277	1 319 433	--	--	--	88 540 391
Odpisy ¹	--	2 828 611	857 326	79 587	548 857	--	--	--	4 314 381
Oprávký k přírůstkům ²	--	51 552	331	--	--	--	--	--	51 883
Oprávký k úbytkům	--	-311 359	-102 837	-1 114	-	--	--	--	- 415 310
Přeúčtování	--	112	-229	117	--	--	--	--	--
Zůstatek k 31. 12. 2011	--	77 540 212	12 728 976	353 867	1 868 290	--	--	--	92 491 345
Opravné položky									
Zůstatek k 1. 1. 2011	40 974	149 005	8 919	366	--	114 616	--	--	313 880
Změna stavu opr. položek	-2 250	-22 836	-2 322	1 951	--	-463	--	--	-25 920
Zůst. k 31. 12. 2011	38 724	126 169	6 597	2 317	--	114 153	--	--	287 960
Zůst. hodn. 1. 1. 2011	6 488 091	59 947 815	7 689 941	423 989	6 870 151	4 220 198	--	10 968	85 651 153
Zůst. hodn. 31. 12. 2011	6 524 212	57 544 913	6 886 701	362 928	6 494 356	3 757 098	516	70 698	81 641 422

1) V údaji odpisy jsou zahrnuty odpisy na účtech 551/*, 553/1000 a 557/1000 v souladu s výkazem zisků a ztrát.

2) V údaji oprávký k přírůstkům jsou zahrnuty oprávký k inventarizačním nálezům.

Nejvýznamnější přírůstky hmotného majetku v roce 2011 představují koupě budovy a pozemku v Křížkově ul. v Praze za 152 950 tis. Kč, bezúplatné převody majetku v pořizovací ceně 99 897 tis. Kč (např. inundační most převzatý od Povodí Moravy), oceňovací rozdíl ve výši 173 062 tis. Kč vyplývající z koupě části podniku „Obsluha dráhy“ a inventarizační nálezy v pořizovací ceně 54 689 tis. Kč (učiliště Valtice).

Nejvýznamnější úbytky hmotného majetku v roce 2011 představuje likvidace majetku z důvodu nové investiční výstavby v souvislosti s modernizací železničních koridorů v pořizovací ceně 376 469 tis. Kč a převod Pozemkovému fondu v pořizovací hodnotě 30 930 tis. Kč.

Počáteční zůstatek tvoří oceňovací rozdíl k nabytému majetku, který vznikl v roce 2008 zaúčtováním koupě části podniku – funkce provozovatele dráhy. Přírůstek v roce 2011 tvoří oceňovací rozdíl vzniklý zaúčtováním koupě části podniku – obsluha dráhy ve výši 173 062 tis. Kč.

Zůstatek účtu nedokončeného hmotného majetku je tvořen zejména náklady spojenými s výstavbou železničních koridorů, jak je popsáno v bodě 6.2. a náklady spojenými se stavebními pracemi na modernizaci a rekonstrukci železniční dopravní cesty. Jedná se konkrétně např. o stavby Optimalizace trati Beroun-Zbiroh, Optimalizace trati Zbiroh-Rokycany.

Přírůstky nedokončeného majetku jsou tvořeny především náklady na výstavbu železničních koridorů a stavebních prací na modernizaci a rekonstrukci železniční dopravní cesty v roce 2011, u nichž nedošlo do 31. 12. 2011 k zaúčtování dotace, ze které jsou financovány. Úbytky jsou představovány dokončenými částmi majetku rozestavěného k 31. 12. 2010, u nichž bylo provedeno v roce 2011 zaúčtování snížení pořizovací ceny o výši obdržené dotace. V roce 2011 byl do podrozvahové evidence zařazen dotovaný majetek v celkové hodnotě 10 937 138 tis. Kč.

4.2.2. Investiční dotace

Celková částka přijatých investičních dotací za rok 2010 a 2011:

(údaje v tis. Kč)

	1. 1. – 31. 12. 2010	1. 1. – 31. 12. 2011
SFDI na výstavbu a modernizaci, nár. podíl, OPD, EIB	13 967 070	10 831 310
Fondy EU	794 429	552 414
Příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	13 797	31 217
Investiční dotace celkem	14 775 296	11 414 941

Dotace ze SFDI na výstavbu a modernizaci zahrnují finanční prostředky z „Operačního programu Doprava“ a dotace ze SFDI na projekty financované z národních zdrojů.

V roce 2011 byly poskytnuty finanční prostředky z Operačního programu Doprava ve výši 5 710 565 tis. Kč a v roce 2010 ve výši 8 836 055 tis. Kč.

Dotace přijaté ze SFDI formou předfinancování v roce 2011 činily 70 427 tis. Kč a v roce 2010 činily částku 63 230 tis. Kč.

4.2.3. Majetek neuvedený v rozvaze

Celková hodnota drobného hmotného majetku neuvedeného v rozvaze k 31. 12. 2011 je 935 480 tis. Kč a k 31. 12. 2010 byla 683 153 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.

Navýšení drobného hmotného majetku v operativní evidenci o 252 mil. Kč je způsobeno koupí části podniku Obsluha dráhy k 1. 9. 2011. Tento majetek byl oceněn v historických pořizovacích cenách a jedná se zejména o zařízení kancelářů, výpočetní techniku, telefony, radiostanice, apod.

Účetní závěrka

Hodnota dlouhodobého majetku financovaného z dotací a z ostatních zdrojů zaúčtovaného na podrozvahových účtech k 31. 12. 2011 činila 141 190 839 tis. Kč. K 31. 12. 2010 činila pořizovací cena 130 277 086 tis. Kč.

4.2.4. Majetek daný do zástavy

SŽDC nemá k 31. 12. 2011 žádný majetek zatížený zástavním právem.

4.2.5. Majetek ve finančním a operativním pronájmu

SŽDC neměla v roce 2011 žádný významný majetek ve finančním pronájmu.

Majetek v operativním pronájmu tvoří zejména nebytové prostory vlastněné ČD, které SŽDC užívá jako místnosti pro umístění technologií zabezpečujících provozuschopnost dráhy a jako kancelářské prostory pro zaměstnance zajišťující provozuschopnost dráhy (roční objem cca 62 mil. Kč) a kancelářské prostory pro zaměstnance řízení provozu (roční objem cca 51 mil. Kč – v roce 2011 pouze alikvotní díl za období 09–12/11). Nájemní smlouvy jsou uzavřeny na dobu neurčitou s výpovědní dobou a možností snižování velikosti pronajatých prostor.

4.2.6. Bezúplatně pořízený majetek

K 31. 12. 2011 SŽDC eviduje v pozici Dlouhodobý hmotný majetek bezúplatně pořízený majetek v pořizovací ceně ve výši 635 mil. Kč. Bezúplatně pořízený majetek představuje majetek zařazený do evidence Dlouhodobého hmotného majetku na základě smluvního ujednání, obvykle smlouvy o bezúplatném převodu. Jedná se o majetek převedený na SŽDC v souvislosti s vyvolanými investicemi subjektů např. Ředitelství silnic a dálnic, Povodí či měst a obcí, kdy majetek spadá pod železniční dopravní cestu, která přísluší ze zákona do správy SŽDC.

4.3. Zásoby

(údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 31. 12. 2010	Zůstatek k 31. 12. 2011
Materiál na skladě	282 973	334 109
Materiál na cestě	160	159
Nedokončená výroba	815	744
Zboží na skladě	13	12
Zálohy poskytnuté na zásoby	--	8
Opravná položka k zásobám	-73	-95
Zásoby celkem	283 888	334 937

Zvýšení stavu zásob u SŽDC vzniklo koupí části podniku Obsluha dráhy od ČD k 1. 9. 2011, a to především stejnokrojových a výstrojních součástí, nyní ve Skladu výstrojních součástí Hradec Králové, v celkové výši 65 mil. Kč.

4.4. Krátkodobé pohledávky

4.4.1. Pohledávky z obchodních vztahů

Věková struktura krátkodobých 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. 2011	Do splatnosti	Po splatnosti (dnů)					Celkem	
		0-90 dní	91-180	181-365	1-2 roky	2 roky a více	po splatnosti	Celkem
Brutto	1 382 735	48 595	2 334	57 228	86 182	498 502	692 841	2 075 576
Opr. položka	--	--	--	-6 238	-85 961	-426 467	-518 666	-518 666
Netto	1 382 735	48 595	2 334	50 990	221	72 035	174 175	1 556 910

Celkový stav pohledávek k 31. 12. 2011 zaznamenal meziročně mírný pokles. Výše pohledávek po splatnosti zůstala na úrovni předchozího roku. Podstatnou výši pohledávek ve splatnosti i po splatnosti tvoří pohledávky za použití dopravní cesty za ČD 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, z toho částka 193 695 tis. Kč vytvořená v souladu se zákonem č. 593/1992 Sb., o rezervách pro zjištění základu daně z příjmů. 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 soudního sporu u Vrchního soudu v Praze.

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. 2011 činí 112 981 tis. Kč, k pohledávce je vytvořena opravná položka v hodnotě 112 981 tis. Kč.

4.4.2. Stát - daňové pohledávky

Daňové pohledávky k 31. 12. 2011 jsou tvořeny pohledávkou z titulu daně z přidané hodnoty v celkové výši 1 029 852 tis. Kč, k 31. 12. 2010 byla tato pohledávka evidována ve výši 644 966 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. 2011
Pohledávky převzaté po ČD, s.o.	13 334	12 106
Z toho: Škody vzniklé na majetku ČD, s.o.	10 330	9 274
Ostatní	3 004	2 832
Pohledávky z titulu náhrady škod	37 764	45 715
Pohledávky z koupě části podniku	22 390	22 390
Zálohový příděl do Fondu kulturních a sociálních potřeb („FKSP“)	62 883	37 892
Ostatní	829	927
Jiné pohledávky celkem	137 200	119 030
Opravné položky	-71 175	-79 045
Jiné pohledávky celkem netto	66 025	39 985

V částce pohledávky z titulu náhrady škod jsou významné položky, které se týkají škody z titulu pádu mostu v žst. Studénka ve výši 11 124 tis. Kč předané k právnímu vymáhání, škody při vykolejení vlaku během realizace stavebních prací rovněž předané k právnímu vymáhání ve výši 9 302 tis. Kč.

Účetní závěrka

Mezi významné pohledávky dále patří reklamace nefunkčního modulu ultrazvukové kontroly kolejnic ve výši 9 400 tis. Kč.

Výše zálohového příředu do FKSP je nižší v návaznosti na schválený rozpočet pro rok 2011.

4.5. Dohadné účty aktivní

(údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 31. 12. 2010	Zůstatek k 31. 12. 2011
Očekávaná dotace z fondů EU (viz bod 3.11.)	990 451	125 519
Dohadná položka na vyúčtování za použití železniční dopravní cesty z titulu nákladní dopravy	5 765	997
Uplatnění náhrady škody z titulu mandátní smlouvy s ČD	977	977
Dohadná položka k přeúčtování nákladů na správu bytových objektů, jejichž prodej nenabyl právní moci	3 162	988
Dohadná položka podílu přenosu sítě ČD	819	1 334
Nevyfakturovaná spotřeba el. energie	5 962	7 532
Hasičské záchranné služby pro ČD	12 651	14 076
Hasičské záchranné služby pro ČD Cargo, a.s.	7 321	10 503
Vyúčtování Railreklamu	4 391	--
Dohadná položka k uplatnění škod	69 229	86 793
Odběr tepla nájemci	11 730	7 719
Ostatní položky	23 364	21 194
Dohadné účty aktivní celkem	1 135 822	277 632
Opravné položky	-977	-977
Dohadné účty aktivní celkem netto	1 134 845	276 655

V roce 2011 bylo ukončeno několik akcí spolufinancovaných EU a s tím souvisí pokles očekávaných dotací z fondů EU oproti roku 2010. Pokles byl způsoben jednak úhradou očekávaných dotací za EU (jedná se o projekty Modernizace traťového úseku Červenka – Zábřeh na Moravě a Rekonstrukce žst. Olomouc) a jednak odsouhlasením a prominutím závazků vůči SFDI při konečném vyúčtování. Snížením závazků vůči SFDI dochází zároveň k odúčtování dohadného účtu aktivního za EU (jedná se o projekty Modernizace traťového úseku Blažovice – Nezamyslice, Optimalizace trati Plzeň – Stříbro, Rekonstrukce žst. Olomouc, Modernizace traťového úseku Červenka – Zábřeh).

Služby HZS pro ČD a ČD Cargo, a.s. byly poskytnuty na základě smlouvy o sdružení v roce 2011, jejich fakturace na základě vyúčtování proběhla v roce 2012.

Největší částku v ostatních položkách tvoří dohadné položky za vyúčtování vedlejších služeb souvisejících s pronájmem a dohadné položky na dodávky tepla, které SŽDC dodává svým zákazníkům.

4.6. Derivátové finanční nástroje

(údaje v tis. Kč)

	31. 12. 2010 Reálná hodnota	31. 12. 2011 Reálná hodnota
Deriváty určené k obchodování:		
Úrokové swapy	-62 258	-56 806
Celkem	-62 258	-56 806

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 a je stanoveno na bázi fixu 3M Pribor ± odchylka.

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

4.7. Krátkodobý finanční majetek

(údaje v tis. Kč)

	31. 12. 2010	31. 12. 2011
Pokladní hotovost a peníze na cestě	1 482	1 075
Ceniny	2 328	2 005
Účty v bankách	1 383 979	1 203 167
Finanční majetek celkem	1 387 789	1 206 247

Hodnota položky Účty v bankách je ovlivněna čerpáním povoleného debetního limitu kontokorentního úvěru v částce 927 287 tis. Kč (viz bod 4.13.3.). Po odečtení vlivu načerpaného kontokorentního úvěru činí k 31. 12. 2011 celkový zůstatek disponibilních zdrojů SŽDC 275 880 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

Přehled pohybů vlastního kapitálu za období od 1. ledna 2011 do 31. prosince 2011

	Základní kapitál	Kapitálové fondy	Zákonný rezervní fond/ Nedělitelný fond	Statutární a ostatní fondy	Nerozděl. zisk minulých let	Výsledek hospod. běžného období	Celkem
Zůstatek k 1. 1. 2011	52 741 957	906 091	973 638	32 359	4 961 537	-1 503 987	58 111 595
Přijaté dary	--	34 648	--	--	--	--	34 648
Inventarizační nálezy majetku	-309	2 893	--	--	--	--	2 584
Bezüplatné převody majetku a ostatní převody	36 699	--	--	--	--	--	36 699
Privatizovaný majetek	-1 175	--	--	--	--	--	-1 175
Rozdělení výsledku hospodaření	--	--	--	--	-1 503 987	1 503 987	--
Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb	--	--	--	-42 904	--	--	-42 904
Dotace do fondu kulturních a sociálních potřeb	--	--	-60 551	35 560	--	--	-24 991
Výsledek hospodaření za běžné období	--	--	--	--	--	833 625	833 625
Zaokrouhlení	--	--	--	--	-2	--	-2
Zůstatek k 31. 12. 2011	52 777 172	943 632	913 087	25 015	3 457 548	833 625	58 950 079

Účetní závěrka

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

Hodnota základního kapitálu byla v roce 2011 a 2010 v souladu s Českým účetním standardem č. 22 snížena o zůstatkovou hodnotu privatizovaného majetku.

Změny základního kapitálu ovlivnily i pohyby z důvodu delimitací, kdy přijatý majetek činí 67 629 tis. Kč a předaný 30 916 tis. Kč.

Z důvodu zpřesňování transformace ČD, s.o. nebyl do majetku a souvztažně do vlastního kapitálu SŽDC zaúčtován v roce 2011 žádný přírůstek ani úbytek majetku. V roce 2010 byly zařazeny pozemky v hodnotě 517 tis. Kč. Současně došlo k vyřazení pozemků z účetnictví SŽDC ve výši 105 tis. Kč.

Přírůstek ostatních kapitálových fondů představuje především zaúčtování přijatých darů a bezúplatných převodů majetků od státních organizací.

4.10. Rezervy

(údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 31. 12. 2010	Tvorba	Čerpání	Zůstatek k 31. 12. 2011
Rezerva na soudní spory	854 072	93 848	106 914	841 006
Rezerva na odškodnění pracovních úrazů a nemocí z povolání	99 941	3 579	16 305	87 215
Rezerva na příplatky k důchodům	54 025	46 299	54 025	46 299
Rezerva na náklady z náhrad škod – ČD Cargo, a.s.	135 939	21 582	--	157 521
Rezerva na restrukturalizaci	--	34 192	--	34 192
Rezervy celkem	1 143 977	199 500	177 244	1 166 233

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. Významnou část výše rezervy představuje rezerva na náhradu škody uplatněné ČEZ Prodej, s.r.o. z titulu neodebrání nasmlouvaného množství elektrické energie v roce 2010 (viz bod 6.1.).

Rezerva na náklady z náhrad – ČD Cargo, a.s. byla vytvořena na případný závazek z titulu náhrady škody, kterou ČD Cargo, a.s. požaduje za zvýšené náklady spojené s objíždými trasami z důvodu vzniku výluk na tratích. Rezerva je ze strany SŽDC vytvářena z důvodu opatrnosti. (viz bod 6.1.)

4.11. Dlouhodobé závazky

4.11.1. Vydané dluhopisy

Na základě usnesení vlády ČR č. 908 ze dne 10. 9. 2003 k problematice závazků a pohledávek ČD, s.o. k 31. 12. 2002 a způsobu jejich řešení přistoupila SŽDC v roce 2004 k emisi dluhopisů (ISIN CZ0003501397) v celkové hodnotě 7 mld. Kč. Emitované dluhopisy byly držitelům v celkové hodnotě ve lhůtě splatnosti, tj. v březnu 2011, proplaceny státem reps. Ministerstvem financí (MF). Tím přešel dlouhodobý závazek SŽDC vůči věřitelům dluhopisů na dlouhodobý závazek vůči státu, který bude předmětem oddlužení.

4.11.2. Závazky z obchodních vztahů

(údaje v tis. Kč)

Druh závazku	31. 12. 2010	31. 12. 2011
Pozastávky	2 220 698	1 359 671
Vádia, kauce, jistoty	3 000	3 000
Peněžní kauce přijaté od odběratelů	242	14 739
Celkem	2 223 940	1 377 410

Snížení pozastávek je způsobeno nižší investiční činností na železniční dopravní cestě.

4.11.3. Jiné závazky

(údaje v tis. Kč)

Věřitel	31. 12. 2010	31. 12. 2011
MF ČR – úhrada negarantovaných úvěrů na jistiny a úroky z úvěrů, a dluhopisů	--	2 548 947
MF ČR – úhrada dle státní záruky za úroky z úvěrů po prominutí	273 916	488 171
MF ČR – úhrada dle státní záruky za jistiny z úvěrů po prominutí	946 698	1 897 210
Celkem	1 220 614	4 934 328

Závazky za státem (Ministerstvo financí) vyplývají ze splacení dluhopisů, dále 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 2010 byly prominuty závazky ve výši 3 751 mil. Kč a v roce 2011 ve výši 5 877 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	181–365	1–2 roky	2 roky a více		
2010	3 067 145	20 066	122	1 164	19	73	21 444	3 088 589
2011	3 301 670	17 436	8 666	407	90	--	26 599	3 328 269

Celková výše závazků k 31. 12. 2011 zůstává na úrovni srovnatelné s předchozím rokem.

Podstatná část závazků ve lhůtě splatnosti se týká investiční výstavby vůči zhotovitelům Skanska a.s., OHL ŽS, a.s. a EUROVIA CS, a.s.

Účetní závěrka

4.12.2. Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění

Ke konci roku 2011 jsou na závazcích z titulu sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění evidovány pouze závazky ve splatnosti.

4.12.3. Stát – daňové závazky a dotace

(údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 31. 12. 2010	Zůstatek k 31. 12. 2011
Nevyčerpané investiční dotace ze SFDI	14 825	15 626
Vratná dotace ze SFDI – FS	932 592	40 813
Vratná dotace SFDI – TEN-T	62 675	88 978
Investiční dotace TEN-T	594 793	531 401
Příspěvky měst, obcí, krajů a dalších subjektů na investice	12 765	23 510
Daň z příjmů sražená zaměstnancům	33 387	64 695
Ostatní daně	53	136
Ostatní dotace do tržeb	15	--
Daňové závazky a dotace celkem	1 651 105	765 159

Převážná část zůstatku investičních dotací k 31. 12. 2011 je představována závazkem z nevyčerpaných dotací EU – TEN-T ve výši 531 401 tis. Kč. V roce 2010 byl zůstatek investičních dotací tvořen z velké části závazkem z předfinancování staveb ve smyslu vratné dotace (viz bod 3.11.) u staveb spolufinancovaných ze zdrojů Evropské unie („EU“), a to ve výši 995 267 tis. Kč, v roce 2011 je zůstatek z předfinancování staveb pouze 129 791 tis. Kč.

Daňové nedoplatky u místně příslušných finančních orgánů SŽDC neeviduje.

4.12.4. Krátkodobé přijaté zálohy

Krátkodobé přijaté zálohy k 31. 12. 2011 činí 119 821 tis. Kč a k 31. 12. 2010 činily 103 110 tis. Kč. Zálohy jsou přijaté na vedlejší služby související 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. 2011
Nevyfakturované neinvestiční dodávky	179 860	192 702
Nevyfakturované investiční dodávky	63 486	122 425
Dohadná položka nákladových úroků na koridory	34 317	30 849
Ostatní	4 605	6 375
Dohadné účty pasivní celkem	282 268	352 351

V nevyfakturovaných neinvestičních dodávkách jsou zaúčtovány dohadné vedlejší náklady, které souvisejí s nájmey, a dále náklady na interní spotřebu elektrické energie.

Stav nevyfakturovaných investičních dodávek k 31. 12. 2011 je navýšen oproti stavu k 31. 12. 2010, a to z důvodu nevyfakturovaných investičních dodávek na stavbách III. železničního koridoru.

4.13. Bankovní úvěry a výpomoci

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 koridorů a programu na obnovu a modernizaci osobních železničních vozidel a dalších rozvojových programů ve smyslu vládních usnesení č. 798/1999 a 1201/2000. Dále do dluhového portfolia patří negarantovaný úvěr od ČS, a.s. na racionalizační akce, který se průběžně načerpává.

(údaje v tis. Kč)

Banka	Měna	Zůstatek k 31. 12. 2010	Čerpání 1-12/2011	Splátky 1-12/2011	Kurzové rozdíly	Zůstatek k 31. 12. 2011
I. koridor:						
KfW Frankfurt	EUR	160 162	--	31 903	3 654	131 913
EIB Lucemburk	EUR	829 250	--	205 563	16 616	640 303
Japon. EXIM bank	JPY	741 594	--	180 853	60 471	621 212
EIB Lucemburk	EUR	821 906	--	124 772	18 861	715 995
ČS, a.s.	CZK	224 400	--	224 400	--	--
Komerční banka, a.s	CZK	695 000	--	174 000	--	521 000
KfW Frankfurt	EUR	614 805	--	76 541	15 576	553 840
II. koridor:						
EIB Lucemburk	EUR	2 004 800	--	339 020	54 220	1 720 000
EIB Lucemburk	EUR	2 864 000	--	284 932	74 646	2 653 714
KfW Frankfurt	EUR	1 665 688	--	255 227	40 586	1 451 047
Mezisoučet		10 621 605	--	1 897 211	284 630	9 009 024
Racionalizační akce						
ČS, a.s.	CZK	1 199 995	--	75 000	--	1 124 995
Mezisoučet		1 199 995	--	75 000	--	1 124 995
Celkem		11 821 600	--	1 972 211	284 630	10 134 019

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 splatností úvěrů

(údaje v tis. Kč)

	Splaceno v roce 2011	Splatné v roce 2012	Splatné v následujících letech
Dlouhodobé úvěry	1 972 211	1 964 488	8 310 757
Celkem	1 972 211	1 964 488	8 310 757

Dluhovou službu z dlouhodobých úvěrů, ve smyslu záruk poskytnutých státem podle zvláštních zákonů, nebo záruk vyplývajících ze zákona o transformaci, za SŽDC hradí stát, resp. MF. V okamžiku úhrady splátky státem je daná položka převedena na účet Jiných dlouhodobých závazků. V roce 2011 MF na jistinách zaplatilo celkem 1 972 211 tis. Kč.

Dluhová služba vyplývající z negarantovaného úvěru poskytnutého ČS, a.s. byla hrazena z vlastních zdrojů ve výši 75 000 tis. Kč.

Účetní závěrka

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 bankovní úvěry

(údaje v tis. Kč)

	31. 12. 2010	31. 12. 2011
Kontokorentní účet	869 111	927 287
Krátkodobé bankovní úvěry	869 111	927 287

V závěru roku 2011 došlo k čerpání povoleného debetního limitu z cash poolového účtu na zajištění úhrad závazků z provozuschopnosti a provozování železniční dopravní cesty včetně obsluhy dráhy.

4.14. Odložená daň

Odložená daň je tvořena následujícími tituly:

(údaje v tis. Kč)

	31. 12. 2010	31. 12. 2011
Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	-3 741 945	-3 910 806
Opravné položky k majetku	59 637	47 355
Pohledávky z obchodních vztahů	79 087	42 807
Rezervy	217 356	221 584
Daňová ztráta minulých let	313 769	150 524
Celkem odložená daň (pohledávka +, závazek -)	-3 072 096	-3 448 536

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. V souladu s účetními postupy uvedenými v bodě 3.9. byla pro výpočet odložené daně použita daňová sazba 19% (2010 - 19%).

4.15. Časové rozlišení

(údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 31. 12. 2010	Zůstatek k 31. 12. 2011
Výdaje příštích období (na úroky z emise dluhopisů SŽDC)	267 304	--
Dohoda o narovnání – paušální náhrada budoucích nákladů	80 000	79 664
Nájemné přijaté předem	7 395	5 245
Výdaje příštích období na odvod za nedodržení povinného podílu osob se ZP	9 853	10 721
Výdaje příštích období – doklady přijaté po ročním zúčtování DPH	--	9 660
Ostatní	5 658	6 831
Časové rozlišení pasiv celkem	370 210	112 121

Dluhopisy byly v březnu 2011 proplaceny státem. Výdaje příštích období týkající se úroků z emise dluhopisů SŽDC byly v roce 2011 převedeny na dlouhodobé jiné závazky.

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 2011
Výnosy z použití dopravní cesty ČD – nákladní doprava	80 800	57 903
Výnosy z použití dopravní cesty ČD – osobní doprava	1 317 213	1 577 338
Výnosy z použití dopravní cesty ČD Cargo, a.s. – nákladní doprava	2 539 310	2 326 022
Výnosy z použití dopravní cesty mimo skupinu ČD – nákladní doprava	379 758	431 448
Výnosy z použití dopravní cesty mimo skupinu ČD – osobní doprava	4 872	12 632
Výnosy za provozování dráhy	70 934	65 952
Tržby za nájmy	192 764	189 989
Tržby za ostatní externí služby	643 441	485 703
Tržby za elektrickou energii	1 481 731	1 674 497
Tržby od cizích dopravců za poskytnuté služby (mimořádné zásilky, apod.)	1 967	2 139
Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb celkem	6 712 790	6 823 623

Veškeré výnosy byly realizovány v tuzemsku.

Za použití dopravní cesty pro osobní dopravu ČD došlo k navýšení tržeb z důvodu přechodu na maximální ceny dle Výměru MF k 1. 1. 2011, a to u vlaků, které nebyly zahrnuty do základní obslužnosti kraje. Nárůst příjmů z osobní dopravy mimo skupinu ČD je dán aktivním vstupem dopravce RegioJet a.s. na dopravní trh.

Pokles tržeb v nákladní dopravě u ČD Cargo, a.s. je při stejných výkonech způsoben snížením ceny za užití železniční dopravní cesty o cca 9 % oproti ceně maximální (k 1. 1. 2011) a u ČD razantním snížením výkonů. Nárůst tržeb nákladní dopravy mimo skupinu ČD je způsoben značným nárůstem výkonů ostatních dopravců i při poklesu ceny o výše uvedených 9 %.

Pokles ostatních externích služeb je částečně způsoben i poklesem hasičských zásahů pro ČD Cargo, a.s., a dále změnou smluvních podmínek těchto zásahů, kdy ČD i ČD Cargo, a.s. nepožadují od SŽDC zásahy technické pomoci.

4.17. Nákup služeb

(údaje v tis. Kč)

Položka	Rok 2010	Rok 2011
Náklady na řízení provozu železniční dopravní cesty ČD	5 194 373	3 266 666
Náklady na opravy a udržování stavebního charakteru	2 828 212	2 654 099
Náklady na opravy bytů	18 661	30 594
Náklady na audit, právní a ekonomické služby	10 659	6 765
Z toho: – náklady za povinný audit účetní závěrky pro daný rok	2 300	1 250
– náklady za jiné ověřovací služby předchozímu statutárnímu auditorovi	191	2 129
– náklady za jiné neauditorské služby předchozímu statutárnímu auditorovi	8 168	3 386
Náklady na součinnost při přidělování kapacity dopravní cesty	450	87
Zadatelná údržba	--	690 327
Ostatní	2 353 737	1 891 177
Z toho: – opravy a udržování	1 089 736	728 044
– nájemné, software do 60 tis. Kč, úklid nástupišť, apod.	1 264 001	1 163 133
Služby celkem	10 406 092	8 539 715

Účetní závěrka

Pokles nákladů na řízení provozu železniční dopravní cesty je způsoben koupí části podniku Obsluha dráhy od ČD, která tyto činnosti pro SŽDC do 31. 8. 2011 zajišťovala. Zabezpečení obsluhy dráhy je od 1. 9. 2011 v SŽDC zachyceno na nákladových účtech podle jejich druhů, především však ve mzdových nákladech.

Z důvodu přehlednější evidence zadatelných prací na údržbu jsou od 1. 1. 2011 tyto služby sledovány zvlášť a tím částečně ovlivnily i snížení nákladů na opravy a údržbu stavebního charakteru. Zadatelná údržba jsou práce prováděné na smluvním základě třetími subjekty.

4.18. Osobní náklady

(údaje v tis. Kč)

	Osobní náklady celkem 2010	Mzdové náklady	Soc. a zdrav. zabezpečení	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem 2011
Doprovodný sociální program (DSP)	69 994	25 954	--	--	25 954
Běžné náklady	4 412 827	3 763 301	1 286 312	284 376	5 333 989
Ostatní	139 013	88 308	--	--	88 308
Celkem	4 621 834	3 877 563	1 286 312	284 376	5 448 251

Běžné osobní náklady představují náklady na zaměstnance SŽDC za rok 2011. Ve sloupci zdravotní a sociální zabezpečení jsou uváděny platby za zaměstnavatele.

Ostatní náklady zahrnují náklady za ztrátu na výděлку, příspěvky na závodní stravování, zvláštní příplatky k důchodům bývalým zaměstnancům ČD, s.o., příspěvky na penzijní připojištění, kapitálové pojištění a motivační příspěvky pro studenty.

4.19. Změna stavu rezerv a opravných položek

(údaje v tis. Kč)

Položka	Rok 2010	Rok 2011
Změna stavu rezerv	820 323	22 256
Změna stavu opravných položek k pohledávkám	-4 484	4 321
Změna stavu opravných položek k dlouhodobému hmotnému majetku	-50 084	-25 920
Změna stavu opravných položek k zásobám	23	22
Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti celkem	765 778	679

Stav rezerv ovlivňuje zaúčtování rezervy na náhradu škody uplatněné ČEZ Prodej, s.r.o. z titulu neodebrání nasmlouvaného množství elektrické energie v roce 2010. V roce 2011 změnu stavu rezerv ovlivňuje zaúčtovaná rezerva na reorganizaci k 1. 1. 2012 (viz bod 4.10).

4.20. Ostatní provozní výnosy

(údaje v tis. Kč)

Položka	Rok 2010	Rok 2011
Dotace SFDI na opravy a udržování železniční dopravní cesty	8 159 000	8 053 645
Dotace SFDI na opravy a údržbu po povodních	311 721	459 698
Neinvestiční dotace ze státního rozpočtu	1 776 971	1 230 000
Neinvestiční dotace ze SFDI – účelově vázané	974	--
Neinvestiční dotace – program OPD	8 288	5 806
Ostatní dotace	4 626	87
Dotace ze SR na doprovodný sociální program dle nařízení vlády	69 994	26 000
Prominutí závazku	3 750 868	5 877 350
Tržby z výzisku materiálu	167 468	264 942
Výnosy z privatizace	--	30 126
Přijaté smluvní pokuty a úroky z prodlení	12 767	10 490
Nároky na náhrady za manka a škody	91 478	96 754
Ostatní	103 294	53 130
Ostatní provozní výnosy celkem	14 457 449	16 108 028

4.21. Ostatní provozní náklady

(údaje v tis. Kč)

Položka	Rok 2010	Rok 2011
Neinvestiční a investiční úroky z prodlení	2 192	2 739
Pokuty a penále	1 088	10 322
Odpisy pohledávek	8 888	9 330
Odpis zmařených investic	4 836	1 243
Vyplacené renty	17 806	16 305
Náklady spojené s nezaměstnáváním osob se sníženou pracovní schopností	9 853	10 721
Pojistné majetku a odpovědnosti	23 892	38 579
Členské příspěvky	6 261	5 206
Manka a škody	3 623	985
Škody v odpovědnosti způsobené na cizím majetku	11 901	21 062
Ostatní	18 165	9 037
Ostatní provozní náklady celkem	108 505	125 529

K odpisu zmařených investic došlo na základě rozhodnutí inventarizační komise SŽDC vyřazením projektové dokumentace, o které bylo rozhodnuto na základě inventarizace, že nebude realizována.

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

Účetní závěrka

4.22. Výnosové úroky

Výnosové úroky v roce 2011 činily 5 523 tis. Kč, v roce 2010 činily 7 985 tis. Kč.

4.23. Ostatní finanční výnosy

Ostatní finanční výnosy zahrnují zejména kurzové zisky z přepočtu cizoměnových transakcí a výnosy z derivátových operací.

4.24. Ostatní finanční náklady

Ostatní finanční náklady zahrnují zejména kurzové ztráty z přepočtu cizoměnových úvěrů, dopady změn reálné hodnoty z přecenění derivátů (viz bod 4.6.) a bankovní poplatky.

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 2011:

(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)

2011	Průměrný počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. a zdrav. zabezpečení	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	11 588	3 817 673	1 266 272	283 406	5 367 351
Vedení	55	59 890	20 040	970	80 900
Celkem	11 643	3 877 563	1 286 312	284 376	5 448 251

K 1. 1. 2011 měla SŽDC 8 641 zaměstnanců rozdělených celkem do 21 organizačních jednotek podle náplně činnosti a regionů, dále ředitelství zajišťující strategickou a organizační roli v organizaci.

K 1. 9. 2011 byla do SŽDC převedena organizační složka ČD „Obsluha dráhy“ členěná na 8 organizačních jednotek s 9 336 zaměstnanci. K 1. 9. 2011 měla SŽDC celkem 17 840 zaměstnanců. V průběhu roku i nadále pokračovala optimalizace stavu zaměstnanců snížením počtu organizačních jednotek formou sloučení na celkový počet 23, což vedlo ke snížení podílu osobních nákladů.

K 31. 12. 2011 bylo u SŽDC zaměstnáno 17 765 zaměstnanců.

5.2. Poskytnuté půjčky, úvěry či ostatní plnění

Členové vedení organizace neobdrželi v letech 2011 a 2010 žádné půjčky a úvěry, či jiné odměny nad rámec základních odměn.

V roce 2011 byly členům orgánů SŽDC – Správní rady vyplaceny odměny v celkové výši 1 218 tis. Kč.

6. PODMÍNĚNÉ A DALŠÍ NEUVEDENÉ ZÁVAZKY V ÚČETNICTVÍ

6.1. Závazky nezahrnuté v rozvaze

Ekologické závazky

Dle výstupů z dříve 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). Skutečně vynaložené náklady na řešení případného odvrácení ekologických zátěží (i potenciálních) jsou účtovány jako provozní náklady v rámci zabezpečení provozuschopnosti železniční dopravní cesty – při prokázání původce ekologické havárie jsou jemu takové náklady přeúčtovány.

Současně bude pokračovat i postupné odstraňování staré hlukové zátěže v koridorových i mimokoridorových úsecích (v tomto případě rámcově vyčísleno na cca 1,1 mld. Kč).

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 2011 byly vyčísleny celkové neinvestiční náklady na oblast životního prostředí ve výši cca 382 mil. Kč. Investiční náklady za oblast protihlukové ochrany při modernizaci tratí byly vyčísleny na 340 mil. Kč.

Soudní spory

a) ČEZ Prodej, s.r.o.

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. 1. 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 ve výši rozdílu mezi předpokládaným a realizovaným náhradním prodejem za rok 2010. 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.

b) ČD Cargo, a.s.

ČD Cargo, a.s. vystavuje vůči SŽDC faktury za náhrady škody vyplývající ze zvýšených nákladů spojených s objízdami trasami z důvodů výluk na tratích. SŽDC tyto faktury neuznává a také o nich neúčtuje. ČD Cargo, a.s. však takto vzniklé pohledávky jednostranně započítává proti SŽDC vystaveným fakturám za použití železniční dopravní cesty. SŽDC tyto jednorázové zápočty rovněž neuznává a požádala Městský soud Praha o vydání Platebního rozkazu na úhradu nedoplatku faktur za použití železniční dopravní cesty. ČD Cargo, a.s. podalo proti tomuto platebnímu rozkazu odpor.

ČD Cargo, a.s. nezaplátilo část odebrané elektrické energie za rok 2009 fakturované ze strany SŽDC. SŽDC se žalobou domáhá vydání bezdůvodného obohacení ve výši 286 135 tis. Kč. Nyní se čeká na rozhodnutí Vrchního soudu v Praze.

Účetní závěrka

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. 2011	Dosud provedená výstavba	Zbývající odhadované náklady	Celkové odhadované náklady
I. koridor	40 759 568	--	40 759 568
II. koridor	39 016 291	--	39 016 291
III. koridor	33 767 949	27 297 642	61 065 591
IV. koridor	16 917 925	29 138 731	46 056 656
Celkem	130 461 733	56 436 373	186 898 106

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. Na realizaci byly odsouhlaseny zdroje ve výši 75,6 mld. Kč ze SFDI, bankovních úvěrů a z prostředků EU.

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. Na realizaci byly odsouhlaseny zdroje ve výši 41,9 mld. Kč ze SFDI, z bankovních úvěrů a z prostředků EU. Obě usnesení vlády ČR byla dne 13. 7. 2005 aktualizována usnesením vlády ČR č. 885, které bylo následně usnesením vlády ČR č. 570 ze dne 20. 7. 2011 zrušeno.

Dokončení III. tranzitního železničního koridoru se předpokládá v roce 2016 s výjimkou stavby „Praha–Beroun, nová železniční stopa“, kde zatím není rozhodnuto o variantě technického řešení, a proto tato stavba není zahrnuta ani v celkových nákladech na III. koridor. Dokončení IV. tranzitního železničního koridoru se předpokládá v roce 2018.

7. DALŠÍ INFORMACE

7.1. Vznik organizace

Dne 1. 3. 2002 nabyt 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 ČD, s.o. a od 1. 1. 2003 ke vzniku SŽDC a společnosti ČD jako jejich právních nástupců.

SŽDC převzala majetek tvořící železniční dopravní cestu, zatímco společnost ČD převzala majetek sloužící k provozování železniční dopravy a provozování železniční dopravní cesty. SŽDC zároveň převzala většinu pohledávek a závazků, zatímco společnost ČD 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 ČD, s.o. určený k úhradě závazků ČD, s.o., 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 ČD. 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 o zabezpečení provozuschopnosti dráhy a tato byla nahrazena jednotlivými dílčími smlouvami zabezpečujícími vzájemné vztahy mezi SŽDC a ČD.

Na základě usnesení vlády České republiky č. 486 ze dne 22. 6. 2011 o převedení zbývajících činností, které jsou obsahem provozování dráhy (Obsluha dráhy), z ČD na SŽDC, a v návaznosti na obchodní zákoník byla k 1. 9. 2011 realizována koupě části podniku. Předmětem nákupu byla Obsluha dráhy, tj. řízení provozu ve stanicích a na tratích.

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 ČD Cargo, a.s.

Náklady a výnosy SŽDC realizované ve vztahu k ČD:

(údaje v tis. Kč)

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

(údaje v tis. Kč)

2011	Náklady	Výnosy
ČD		
Náklady na řízení provozu na železniční dopravní cestě	3 266 666	--
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – osobní doprava	--	1 577 338
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – nákladní doprava	--	57 903
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	--	43 843
Výnosy za elektrickou energii – SŽE	--	1 420 223
Celkem	3 266 666	3 099 307

Účetní závěrka

K 31. 12. 2011 eviduje SŽDC pohledávky a závazky za ČD v celkové čisté hodnotě 524 997 tis. Kč. Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů, činí za ČD 569 406 tis. Kč. Závazek z obchodních vztahů včetně přijatých záloh představuje částku ve výši 44 409 tis. Kč. Ostatní částky představují jiné pohledávky.

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

(údaje v tis. Kč)

	2010	2011
Výnosy za použití železniční dopravní cesty-nákladní doprava	2 539 310	2 326 022
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	16 102	13 797
Výnosy za elektrickou energii – SŽE	46 911	4 148
Celkem	2 602 323	2 343 967

K 31. 12. 2011 eviduje SŽDC pohledávky a závazky vůči ČD Cargo, a.s., jejichž celková čistá hodnota představuje pohledávku SŽDC ve výši 935 318 tis. Kč. Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů, činí za ČD Cargo, a.s. 938 341 tis. Kč. Závazek z obchodních vztahů včetně přijatých záloh představuje částku ve výši 9 265 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. Tento majetek je v účetnictví oddělen účetním okruhem – Majetek k oddlužení závazků (MOZ).

V roce 2011 bylo realizováno celkem 18 privatizačních projektů na majetek v účetním okruhu MOZ, jehož účetní zůstatková hodnota činila celkem 1 175 tis. Kč a výnos z jeho prodeje dosáhl celkem 2 563 tis. Kč.

V roce 2011 byl realizován 1 privatizační projekt na privatizaci bytových domů v celkové výši 315 tis. Kč.

Z ostatního majetku mimo bytové domy bylo v roce 2011 realizováno 17 privatizačních projektů v celkové výši 2 248 tis. Kč.

Pohledávka za Ministerstvem financí za neuhrazené realizované privatizační projekty za rok 2009 činí 9 132 tis. Kč a za rok 2011 činí 1 292 tis. Kč.

Během roku 2011 příjmy z privatizovaného majetku činily celkem 30 126 tis. Kč, a to za projekty realizované v roce 2008 – 2010 celkem 28 661 tis. Kč a 1 465 tis. Kč za projekty realizované v roce 2011.

K 31. 12. 2011 SŽDC eviduje majetek určený k úhradě závazků převzatých po ČD, s.o. uvedený v příloze zákona o transformaci v celkové zůstatkové ceně 686 591 tis. Kč. K 31. 12. 2010 činila účetní zůstatková hodnota tohoto majetku 690 032 tis. Kč.

7.6. Prodej majetku

7.6.1. Prodej zbytného majetku

Za rok 2011 bylo uzavřeno celkem 157 obchodních případů, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 70 728 tis. Kč.

8. UDÁLOSTI PO DATU ÚČETNÍ ZÁVĚRKY

8.1. Reorganizace SŽDC k 1. 1. 2012

Vedení SŽDC rozhodlo o organizační změně, která spočívá ve slučování organizačních jednotek. K datu 31. 12. 2011 bylo zrušeno 13 Správ dopravní cesty a 3 Stavební správy. K 1. 1. 2012 sloučením vzniklo 7 Správ dopravní cesty a 2 Stavební správy.

8.2. Reorganizace SŽDC k 1. 4. 2012

V návaznosti na Usnesení Správní rady SŽDC proběhla k datu 1. 4. 2012 integrace základních činností provozovatele dráhy. Pro zajištění Usnesení byla nutná organizační změna, kterou se k 31. 3. 2012 zrušily organizační jednotky Správy dopravní cesty, Regionální centra provozu a Ekonomicko personální servis. S účinností k 1. 4. 2012 se s důrazem na využití synergických efektů zřídilo 7 Oblastních ředitelství, která zajišťují provozuschopnost železniční dopravní cesty i řízení jejího provozu.

8.3. Změny ve vedení organizace

Dne 19. 4. 2012 byl z funkce 1. zástupce generálního ředitele odvolán Ing. Pavel Habarta, MBA a z funkce 2. zástupce generálního ředitele Ing. Bohuslav Navrátil.

Do funkce generální ředitel byl dne 19. 4. 2012 jmenován Ing. Jiří Kolář, Ph.D.

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.

V Praze, dne 7. června 2012



Ing. Jiří Kolář, Ph.D.
generální ředitel

XVII. Výroční zpráva o činnosti v oblasti poskytování informací ve smyslu § 18 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

Výroční zpráva

o činnosti v oblasti poskytování informací ve smyslu § 18 zákona 106/1999 Sb.,
o svobodném přístupu k informacím

za rok 2011

V souladu s ustanovením § 18 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím zveřejňujeme k 1. 3. 2012 výroční zprávu za rok 2011 o činnosti v oblasti poskytování informací.

Žádosti podle výše uvedeného zákona vyřizují jménem SŽDC pověřeni zaměstnanci kanceláře generálního ředitele ve spolupráci se všemi organizačními jednotkami a odbornými útvary SŽDC podle charakteristiky žádosti.

- | | |
|--|-----------|
| 1. Počet podaných žádostí o informace | 12 |
| 2. Počet vydaných rozhodnutí o odmítnutí žádosti | 4 |
| 3. Počet podaných odvolání proti rozhodnutí | 1 |
| 4. Neprobíhalo žádné soudní řízení vztahující se k zákonu č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím | |
| 5. Za uvedené období, tj. za rok 2011, zpracovala SŽDC cca 4 000 dotazů a podnětů od občanů a organizací prostřednictvím centrální e-mailové adresy. V souladu se zákonem č. 106/1999 Sb. bylo za předmětné období a při splnění formálních zákonných podmínek vyřízeno 12 dotazů, u ostatních zpracovaných dotazů se nejednalo o podání ve smyslu citovaného zákona. | |

V Praze dne 24. 2. 2012



Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D.
ředitel kanceláře generálního ředitele

XVIII. Identifikační a kontaktní údaje

Název organizace: Správa železniční dopravní cesty
Právní forma: státní organizace
Zakladatel: Česká republika (výkonem funkce zakladatele je pověřeno Ministerstvo dopravy)
Datum vzniku: 1. 1. 2003
Identifikační číslo: 70994234
Rejstříkový soud: Praha
Spisová značka: oddíl A, vložka 48384
Sídlo organizace: Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00
Telefon: 222 335 911
Email: szdc@szdc.cz
Internetová adresa: www.szdc.cz

Poznámky

© 2012

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Design, produkce a výroba: ENTRE s.r.o.

