



Správa železniční dopravní cesty

011
12
013
14
015

Výroční zpráva
2013

10 let

SPRÁVY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

Správa železniční dopravní cesty oslavila v roce 2013 deset let existence. Za tu dobu ušla dlouhou cestu. Ze společnosti, která měla původně jen několik desítek zaměstnanců, se stal jeden z největších zaměstnavatelů v ČR. Dnes rozhoduje o investicích v řádech miliard, řídí provoz vlaků v celé republice a díky vynaloženým finančním prostředkům vlastně určuje i to, jak bude vypadat naše železnice v budoucnosti.

04



Stavební správy

1. ledna / Působnost organizace se rozšířila o investorsko-inženýrskou činnost.

04

Kapacita dráhy

1. května / SŽDC začala přidělovat kapacitu dopravní cesty železničním dopravcům.

03



Zákon č. 77/2002 Sb.

1. ledna / Vznik státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

2013

Deset let po svém vzniku patří SŽDC mezi největší zaměstnavatele v České republice. Zajišťuje rozvoj provozuschopné, moderní a bezpečné železniční sítě, která je nedílnou součástí evropského železničního systému.

12



Oblastní ředitelství
1. dubna / Sloučením regionálních center provozu a správ dopravní cesty vzniklo sedm oblastních ředitelství.

08



Jízdní řády
SŽDC jako provozovatel dráhy sestavuje a vydává jízdní řády.

11

Živá dopravní cesta
1. září / K SŽDC přecházejí provozní zaměstnanci a organizace zajišťuje řízení železničního provozu.



OBSAH

ÚVODNÍ SLOVO	2
PROFIL ORGANIZACE	6
STRATEGIE	14
ČINNOST ORGANIZACE	18
HOSPODAŘENÍ ORGANIZACE	36
SPOLEČENSKÁ ODPOVĚDNOST	44
FINANČNÍ ČÁST	49
ZPRÁVA NEZÁVISLÉHO AUDITORA PRO ZŘIZOVATELE SPRÁVY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE	50
PŘÍLOHA ÚČETNÍ ZÁVĚRKY K 31. PROSINCI 2013	59
VÝROČNÍ ZPRÁVA O ČINNOSTI V OBLASTI POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ VE SMYSLU § 18 ZÁKONA Č. 106/1999 SB., O SVOBODNÉM PŘÍSTUPU K INFORMACÍM	101
SEZNAM ZKRATEK	102
SEZNAM FOTOGAFIÍ	103
IDENTIFIKAČNÍ A KONTAKTNÍ ÚDAJE	104

9 459 km

Délka tratí celkem

3 626 795

Počet žádostí o přidělenou kapacitu dopravní cesty

17 200

Počet zaměstnanců

18

Počet organizačních složek

VYBRANÉ UKAZATELE

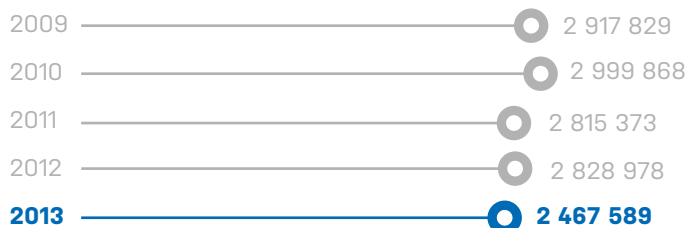
Tržby za použití dopravní cesty (v tis. Kč)

osobní doprava



Tržby za použití dopravní cesty (v tis. Kč)

nákladní doprava



Počet dopravců

- 62 / 2009
- 68 / 2010
- 75 / 2011
- 79 / 2012
- 84 / 2013**

Závěrka vydání této výroční zprávy je 28. 5. 2014.

Snímky použité ve výroční zprávě jsou z fotosoutěže SŽDC za rok 2013 a zachycují železnici z pohledu veřejnosti. Seznam autorů je uveden na straně 103.

ÚVODNÍ SLOVO



SŽDC: 10 LET S VÁMI

Správa železniční dopravní cesty oslavila v roce 2013 deset let existence. Za tu dobu ušla dlouhou cestu. Ze společnosti, která měla původně jen několik desítek zaměstnanců, se stal jeden z největších zaměstnavatelů v ČR. Dnes rozhoduje o investicích v řádech miliard, řídí provoz vlaků v celé republice a díky vynaloženým finančním prostředkům vlastně určuje i to, jak bude vypadat naše železnice v budoucnosti. Proto jsme požádali generálního ředitele SŽDC Jiřího Koláře o souhrnné zhodnocení současného působení SŽDC a o nástin budoucích plánů.

Kolik vlastně v současné době zaměstnává SŽDC pracovníků a jaká je jejich struktura?

Prvního ledna 2003 zahájila SŽDC svoji činnost s pouhými 61 zaměstnanci. Dnes máme 17 200 zaměstnanců, kteří pracují na sedmi oblastních ředitelstvích, dvou stavebních správách, ve dvou centrech dispečerského řízení a v Technické ústředně dopravní cesty. Kromě toho máme ještě geodety, hasiče, a energetiky. No a pak i management a odborná pracoviště na Generálním ředitelství v Praze. S ohledem na chystaný prodej části závodu (nádraží a pozemky pod kolejemi) od akciové společnosti České dráhy výhledově ještě porosteme, a to jak rozsahem činností, tak i počtem zaměstnanců.

Právě oblast rozvoje a řízení lidských zdrojů je nezbytným předpokladem pro spolehlivý a bezpečný provoz na našich železnicích. Nové technologie a systémy řízení vyžadují i cílené vyhledávání a zapojování mladých, odborně připravených sil, ať už s výučním listem, maturitou nebo vysokoškolským diplomem, hlavní je schopnost velmi rychle si osvojit náročné systémy železniční dopravy. S tím však nekoresponduje průměrný věk v naší společnosti. S nadsázkou řečeno: jsme firmou starších pánů. Je nám totiž v průměru lehce přes 46 let. Muži pak tvoří 73 % všech našich zaměstnanců, proto se řadíme mezi tzv. „mužskodominantní sektory“. Dobrou zprávou je, že počet žen v našich řadách meziročně roste. Stejně tak se nám daří cíleně oslovovat absolventy škol, takže se i postupně omlazujeme. Každopádně právě aktivní práce s novou generací budoucích zaměstnanců je velkou výzvou do dalších let.



Ing. Jiří Kolář, Ph.D.
generální ředitel



Jaké jsou plány společnosti do následujících let?

Nemůžeme mít menší cíle, než být moderní infrastrukturní společností, která bude efektivně spravovat železniční síť v ČR. Ačkoliv to zní jako klišé, je v tom vlastně řečeno vše. Naše nejbližší cíle jsou spojeny s dostavbou páteřních koridorových tratí. K tomu je třeba přičíst nikdy nekončící proces výstavby, obnovy a údržby železniční sítě. Pokrok jde stále vpřed a my se nesmíme zastavit ani na chvíli, pokud nechceme ztratit onen důležitý kontakt s moderní Evropou.

Pokud mám být konkrétnější v krátkodobých a střednědobých výhledech, pak absolutní prioritou je pro nás samozřejmě dokončení staveb na III. a IV. tranzitním železničním koridoru. Děláme vše proto, aby v letech 2018 až 2020 byly všechny koridorové tratě v České republice dokončené a my se mohli zabývat dalšími navazujícími kroky, ať jde již o vysokorychlostní tratě, nebo nákladní koridory. Současně s těmito velkými páteřními projekty ale běží i řada dalších akcí. Zažíváme doslova stavební boom, když se nám podařilo rozběhnout desítky menších, tzv. náhradních projektů, které slouží k úplnému vyčerpání financí z fondů EU v rámci Operačního programu Doprava. A aby toho nebylo málo, modernizujeme i uzly, jako jsou například Olomouc, Ústí nad Orlicí a Praha (Běchovice – Úvaly nebo Holešovice – Bubeneč). Když si k tomu přidáte i projekty modernizace zabezpečovací techniky, přestavby měníren nebo budování dálkového řízení vybraných tratí, je toho teď rozestavěno opravdu dost. Výsledek ale bude stát za to.

Rok 2013 bohužel nebyl jen ve znamení výročí, ale i ničivých povodní. Jak se na železniční síti projeví? Podařilo se vám poškozené tratě uvést do původního stavu?

Vliv povodní se projevil i neprojevil zároveň. Na jednu stranu se při těchto mimořádných a vypjatých situacích opět ukázalo, jak kvalitně a důmyslně naši předkové železnici stavěli. Kromě tří tratí, které nám vzala voda úplně, se do poslední chvíle jezdilo téměř všude. Byly samozřejmě výpadky a drobná poškození infrastruktury, ale při vši té hrůze jsme obstáli jako nenahraditelný dopravní systém.

Na mnoha místech zůstaly v těch dnech koleje posledním možným způsobem, jak se dostat do zatopených oblastí, záchranou umožňující dopravu bez ohledu na neustávající déšť, nesjízdné silnice a stoupající hladiny řek. Na severu Čech jsme byli pro tisíce lidí doslova poslední nadějí, když železniční mosty zůstaly jedinou spojnici mezi jinak odříznutými částmi měst. Evakuovali jsme přes ně rodiny s dětmi, vozili jsme základní potraviny, nemocné i záchranáře... To vše samozřejmě za ohromného nasazení a vypětí našich lidí. Doslova zuby nehty drželi v těch kritických dnech všechna potřebná zařízení při životě. Hluboce před nimi smekám a děkuji všem, ať už jde o lidi z provozu, nebo naše hasiče.

Škody na infrastruktuře šly sice do stovek milionů korun, ale právě díky funkčnosti dráhy se podařilo ještě větším pohromám předejít. Nicméně s opadnutím vody se zvedla velmi důležitá diskuze, zda nemůžeme důležité páteřní tahy ochránit podobně, jako například velká města chrání svá nábřeží. Účelem takové ochrany by bylo v kritických momentech ochránit železniční dopravní cestu a zajistit tak základní obsluhu území. I to beru jako velkou osobní výzvu do dalších měsíců a let.

2003



PAVEL KOUCKÝ

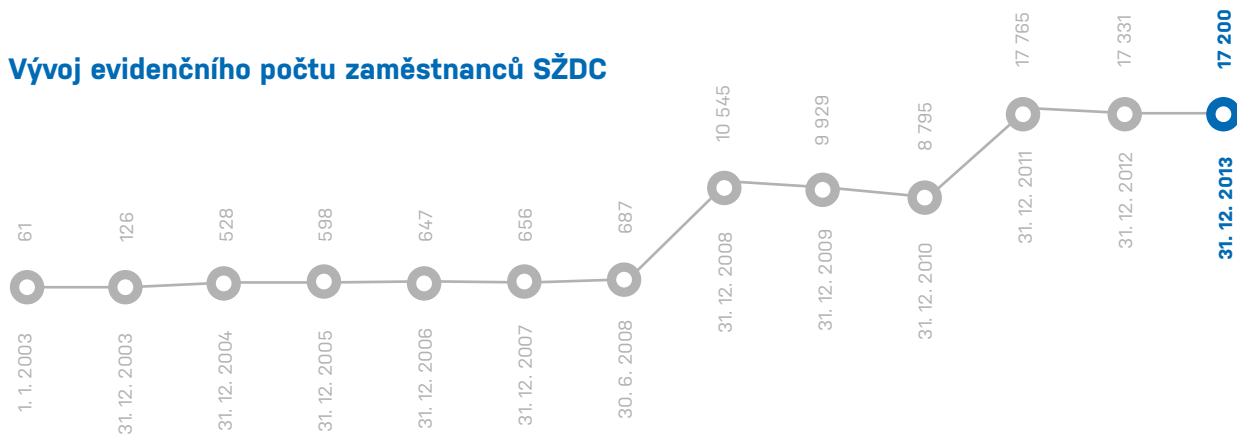
ředitel odboru personálního

Jsme organizací, která je základním pilířem transformace železnice České republiky a největším zaměstnavatelem na železnici. Naši zaměstnanci a jejich odbornost jsou naší největší hodnotou. S našimi zaměstnanci zajišťujeme řízení železničního provozu, provozuschopnost a modernizaci dopravní cesty v desítkách druhů pracovních činností.



Prvního ledna vzniká na základě zákona č. 77/2002 Sb. státní organizace Správa železniční dopravní cesty jako jeden z právních nástupců státní organizace České dráhy.

Vývoj evidenčního počtu zaměstnanců SŽDC



PROFIL ORGANIZACE



ZÁKLADNÍ ÚDAJE

KDO JSME

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

PRÁVNÍ POSTAVENÍ

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 jen 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. Státní organizace vznikla bez založení, funkci zakladatele vykonává jménem státu Ministerstvo dopravy ČR.

PŘEDMĚT ČINNOSTI

- provozování železniční dopravní cesty,
- provozuschopnost železniční dopravní cesty,
- údržba a opravy železniční dopravní cesty,
- rozvoj a modernizace železniční dopravní cesty,
- příprava podkladů pro sjednávání závazků veřejné služby,
- kontrola 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.

PODNIKÁNÍ

SŽDC podniká v souladu se zákonem o živnostenském podnikání.

NAŠE VIZE

Jsme moderní, pružnou a zákaznický orientovanou organizací zajišťující rozvoj rychlé, kvalitní a kapacitní železniční sítě jako nedílné součásti evropského železničního systému. Vytváříme předpoklady pro posílení tržní pozice železniční dopravy v národním i mezinárodním měřítku.

STRATEGICKÉ CÍLE

- spolehlivý, bezpečný, plynulý a k životnímu prostředí šetrný provoz železniční dopravy,
- zvyšování rychlosti a kapacity na železniční infrastruktuře,
- zefektivnění správy, kontroly, údržby a oprav železniční infrastruktury,
- zajištění interoperability – zavádění moderních interoperabilních systémů a technologií,
- posílení prozákaznické orientace a aktivní komunikace,
- zvýšení tržního podílu železniční dopravy,
- posílení pozice SŽDC jako významného a atraktivního zaměstnavatele.



1



2



VEDENÍ ORGANIZACE

STATUTÁRNÍ ORGÁN (K 28. 5. 2014)

1 **Generální ředitel**

Ing. Jiří Kolář, Ph.D.

ve funkci od 19. 4. 2012 (věk 51 let, absolvent Fakulty provozu a ekonomiky dopravy a spojů Vysoké školy dopravy a spojů v Žilině, doktorát získal na Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice)

Zástupce generálního ředitele

Ing. Bohuslav Navrátil

generálního ředitele v případě jeho nepřítomnosti zastupuje od 11. 2. 2004 (věk 56 let, absolvent Fakulty provozu a ekonomiky dopravy a spojů Vysoké školy dopravy a spojů v Žilině)



VEDENÍ SŽDC (K 28. 5. 2014)

První náměstek generálního ředitele
funkce neobsazena

2 **Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku**

Ing. Aleš Krejčí

ve funkci od 1. 6. 2012 (věk 54 let, absolvent Fakulty výrobně ekonomické Vysoké školy ekonomické v Praze)

3 **Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy**

Ing. Mojmír Nejezchleb

ve funkci od 1. 7. 2013 (věk 51 let, absolvent Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně)

4 **Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy**

Ing. Bohuslav Navrátil

ve funkci od 1. 6. 2012 (věk 56 let, absolvent Vysoké školy dopravy a spojů v Žilině)

5 **Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu**

funkce neobsazena

Ing. Tomáš Nachtman

pověřen řízením úseku od 11. 9. 2013 (věk 50 let, absolvent Fakulty výrobně ekonomické Vysoké školy ekonomické v Praze)



SPRÁVA A ŘÍZENÍ ORGANIZACE

STATUTÁRNÍ ORGÁN (K 31. 12. 2013)

Statutární orgán organizace řídí její činnost a jedná jejím jménem. Rozhoduje o všech záležitostech organizace, pokud nejsou vyhrazeny do působnosti správní rady nebo Ministerstva dopravy ČR.

Generální ředitel

Ing. Jiří Kolář, Ph.D.

Zástupce generálního ředitele

Ing. Bohuslav Navrátil

Změny během roku 2014

do 31. 5. 2014 Ing. Jiří Kolář, Ph.D.

od 1. 6. 2014 Ing. Pavel Surý

VEDENÍ SŽDC K 31. 12. 2013

První náměstek generálního ředitele

JUDr. Jan Blecha

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ing. Aleš Krejčí

Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy

Ing. Mojmír Nejezchleb

Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy

Ing. Bohuslav Navrátil

Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

pověřen řízením úseku

Ing. Tomáš Nachtman

VEDENÍ SŽDC K 28. 5. 2014

První náměstek generálního ředitele

funkce neobsazena

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ing. Aleš Krejčí

Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy

Ing. Mojmír Nejezchleb

Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy

Ing. Bohuslav Navrátil

Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

pověřen řízením úseku

Ing. Tomáš Nachtman

Změny během roku 2013

do 30. 6. 2013 Ing. Petr Šlegr

od 1. 7. 2013 Ing. Mojmír Nejezchleb

do 10. 9. 2013 PhDr. Jiří Špička

od 11. 9. 2013 pověřen řízením úseku řízení provozu

Ing. Tomáš Nachtman

Změny během roku 2014

do 30. 4. 2014 JUDr. Jan Blecha

SPRÁVNÍ RADA

Správní rada dohlíží na výkon působnosti generálního ředitele, uskutečňování činnosti organizace a na soulad činnosti organizace s právními předpisy. Správní rada schvaluje na návrh generálního ředitele zásadní otázky koncepce organizace. Dále projednává výroční zprávu, výsledky hospodaření a schvaluje roční plán hospodaření.

SLOŽENÍ K 31. 12. 2013

předseda:

Ing. Adolf Jílek

členové:

Ing. Jaroslav Deml

Ing. Lukáš Hampl

Ing. František Kopecký, Ph.D.

Mgr. Jiří Matolín, LL.M. (CANTAB)

PhDr. Milán Matoušek

Prof. Ing. Zdeněk Votruba, CSc.

SLOŽENÍ K 28. 5. 2014

předseda:

Ing. Vladimír Novotný

místopředseda:

Mgr. Milan Feranec

členové:

Tomáš Drmola, MBA

Jaroslav Foldyna

Ing. Václav Horák

Ing. Karel Korytář

Ing. Jan Volný

Změny během roku 2013

do 27. 3. 2013:

Roman Jurečko (místopředseda)

Mgr. Ivan Adamec

Ing. Libor Joukl

Mgr. Jakub Hodinář

Ing. Radim Vysloužil

od 28. 3. 2013:

Ing. Jaroslav Deml

Jiří Žák

do 4. 12. 2013:

Jiří Žák

od 4. 12. 2013:

Ing. František Kopecký, Ph.D.

Mgr. Jiří Matolín, LL.M. (CANTAB)

PhDr. Milán Matoušek

Prof. Ing. Zdeněk Votruba, CSc.

Změny během roku 2014

do 24. 3. 2014

Ing. Adolf Jílek

Ing. Jaroslav Deml

Ing. Lukáš Hampl

Ing. František Kopecký, Ph.D.

Mgr. Jiří Matolín, LL.M. (CANTAB)

PhDr. Milán Matoušek

Prof. Ing. Zdeněk Votruba, CSc.

od 25. 3. 2014

Ing. Vladimír Novotný (předseda)

Tomáš Drmola, MBA

Mgr. Milan Feranec

Jaroslav Foldyna

Ing. Václav Horák

Ing. Karel Korytář

Ing. Jan Volný

od 30. 4. 2014

Mgr. Milan Feranec (místopředseda)

VÝBOR PRO AUDIT

SLOŽENÍ K 31. 12. 2013

doc. Ing. Hana Březinová, CSc.
Ing. Lukáš Hampel

SLOŽENÍ K 28. 5. 2014

doc. Ing. Hana Březinová, CSc.

Změny během roku 2013

do 27. 3. 2013

Mgr. Jakub Hodinář

Změny během roku 2014

od 10. 1. 2014

Mgr. Jiří Matolín, LL.M. (CANTAB)

do 24. 3. 2014

Ing. Lukáš Hampel

Mgr. Jiří Matolín, LL.M. (CANTAB)

do 31. 5. 2014

doc. Ing. Hana Březinová, CSc.

od 1. 6. 2014

Tomáš Drmola, MBA (předseda)

Ing. Václav Horák

Ing. Vladimír Novotný

Výbor pro audit sleduje postup sestavování účetní závěrky, hodnotí účinnost vnitřní kontroly organizace, interního auditu a případně systémů řízení rizik, sleduje proces povinného auditu účetní závěrky, posuzuje nezávislost statutárního auditora a auditorské společnosti a zejména poskytování doplňkových služeb organizaci, doporučuje auditora k ověření účetní závěrky organizace, přičemž je v této souvislosti oprávněn nahlížet do účetních knih nebo jiných dokladů a kontrolovat tam obsažené údaje.



ORGANIZAČNÍ SLOŽKY

ORGANIZAČNÍ JEDNOTKY SŽDC

SŽDC se organizačně člení na Generální ředitelství a 17 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), centrální dispečerská pracoviště (2) a Centrum sdílených služeb (1).

Generální ředitelství se člení na odbory dle jednotlivých úseků. Odborné útvary Generálního ředitelství zabezpečují přímou řídicí, strategickou a metodickou činnost pro ostatní organizační jednotky, včetně poskytování odborné pomoci a stanovisek.

SPECIFIKACE ČINNOSTÍ ORGANIZAČNÍCH JEDNOTEK

Oblastní ředitelství

Vykonává přímý dohled, správu, kontrolu a údržbu železniční dopravní cesty, spravuje movitý a nemovitý majetek a zajišťuje řízení provozu na železniční dopravní cestě.

Stavební správa

Zajišťuje přípravu a realizaci modernizace železniční sítě ČR. V rámci zajištění své základní náplně stavební správa (jako přímý investor) připravuje a zajišťuje podklady pro sestavu rozpočtů SFDI, rozpočtových opatření, financuje přípravu a realizaci staveb, zajišťuje podklady pro majetkoprávní vypořádání před a po ukončení staveb, zajišťuje nezbytné doklady pro zahájení stavby, dozoruje samotnou realizaci staveb a předává realizované stavby správci do užívání.

Správa železniční geodézie

Zabezpečuje správu, kontrolu, dohled a činnosti v oblasti geodézie. Jedná se například o zajištění staveb státních drah úředně ověřeným zeměměřičským inženýrem, správu železničního geodetického bodového pole, správu jednotné železniční mapy, kontrolu prostorové polohy koleje, správu dat staničení tratí, katastrální správu železničních pozemků a správu geodat.

Správa železniční energetiky

Zajišťuje centrální nákup elektřiny a distribučních služeb pro dodávky externím odběratelům připojeným do distribuční sítě SŽDC a pro vlastní spotřebu elektroenergetických zařízení SŽDC s celorepublikovou působností, dále zajišťuje smluvní vztahy s nadřazenými provozovateli distribučních soustav a obchodníky s elektřinou a také procesy měření, zúčtování a fakturace spotřeby elektrické energie ve všech odběrných/předávacích místech distribuční sítě SŽDC.

Technická ústředna dopravní cesty

S celosíťovou působností zajišťuje technickou diagnostiku a měření v celém spektru železniční dopravní cesty a další technický servis pro železniční infrastrukturu, a to ve všech etapách jejího rozvoje, výstavby a provozu. Technická ústředna dopravní cesty zajišťuje celosíťově správu železničního telekomunikačního majetku.

Centrální dispečerské pracoviště

Řídí vlakovou dopravu na určeném území. Na tratích s potřebným technickým vybavením přímo řídí dispečeři CDP provoz a dále z CDP obsluhují zabezpečovací zařízení. Provoz na území Moravy řídí CDP v Přerově, na území Čech CDP v Praze.

Centrum sdílených služeb

Zajišťuje služby v oblasti personálně-mzdové agendy, psychologických vyšetření a činnosti odborně způsobilých osob v prevenci rizik (bezpečnost a ochrana zdraví při práci).

ORGANIZAČNÍ SLOŽKY V ZAHRANIČÍ

SŽDC nemá organizační jednotku v zahraničí.

AKTIVITY V OBLASTI VÝZKUMU A VÝVOJE

SŽDC nevyvíjí žádné aktivity v oblasti výzkumu a vývoje.

2004



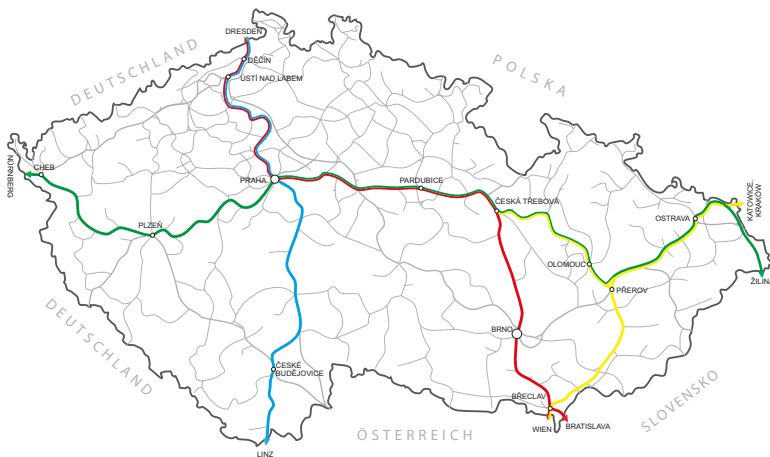
VÁCLAV ŠŤASTNÝ

náměstek ředitele Stavební správy západ

Českou republiku protínají čtyři tranzitní železniční koridory, které navazují na významné železniční tratě v zahraničí. Složitý proces jejich modernizace je nyní v závěrečné fázi. Probíhá také rekonstrukce významných železničních uzlů. I díky spolufinancování z prostředků Evropské unie se tak cestující dočkají nádraží úrovně 21. století.



Od začátku roku SŽDC
kompletně přebírá
investorsko-inženýrskou
činnost na železnici.
Její součástí se tak mimo jiné
stávají tři dosavadní stavební
správy ČD.



Tranzitní koridory

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





Strategicky důležitým cílem SŽDC je rozvoj a modernizace železniční dopravní cesty. V oblasti provozování železniční dopravní cesty je naší prioritou zajištění spolehlivého, bezpečného, plynulého a k životnímu prostředí šetrného provozu na celé železniční síti. Pro zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty aktivně provádíme správu, kontrolu, údržbu a opravu železniční infrastruktury.

Aktivně se účastníme programů a projektů Evropské unie, spolupracujeme s partnerskými organizacemi, institucemi Evropské unie a mezinárodními organizacemi, jejichž prostřednictvím spoluvytváříme jednotný evropský železniční prostor. Patříme k lídrům v zavádění nových technologií, inovací a trendů v oboru své činnosti. Usilujeme o vnímání železnice jako systému strategického významu, na kterém jsou závislá klíčová odvětví národního hospodářství České republiky.

ZVÝŠENÍ TRŽNÍHO PODÍLU ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Evropská unie si klade za cíl zvýšení tržního podílu železniční dopravy, a to zejména z důvodu rozložení rizik a zajištění energetické bezpečnosti. Naším úkolem je komplexní rozvoj železniční infrastruktury s důrazem na postupné zvyšování kapacity a rychlosti prostřednictvím účelného využití dostupných finančních prostředků z EU. Nadále rozvíjíme svůj vstřícný postoj k zákazníkům a dodržujeme zásadu rovného přístupu ke všem dopravcům. Naší povinností je vybudovat moderní dopravní síť, která obstojí v 21. století a přispěje k udržitelnému rozvoji naší společnosti.

DOPRAVNÍ POLITIKA ČR A MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ

V souladu s vrcholovým strategickým dokumentem Dopravní politika ČR pro léta 2014–2020 se bude SŽDC soustředit na urychlené dokončení procesu budování tranzitních železničních koridorů a bude pokračovat v modernizaci tratí na hlavní síti TEN-T pro osobní a nákladní dopravu a zejména na tratích zařazených do nákladních železničních koridorů. Velkou pozornost budeme věnovat také projektům na zajištění interoperability a dostatečné kapacity pro nákladní dopravu. V plánech pro nejbližší období je i napojení letiště Václava Havla Praha na železnici s možnou etapizací výstavby od Kladna směrem do centra Prahy. Modernizace železniční infrastruktury zahrnuje i technologické stavby vyplývající z kontextu evropských standardů. Jedná se především o realizaci dalších staveb GSM-R a ETCS podle novely Národního implementačního plánu ERTMS.



PODPORA REGIONŮ

Kromě zkvalitňování infrastruktury prostřednictvím větších projektů budeme v regionech nadále realizovat i menší projekty, s financováním především z národních zdrojů. Jedná se o odstraňování omezení rychlosti a také její zvyšování ve stávající stopě. Důležitým úkolem je i provedení racionalizace provozu na vybraných regionálních dráhách při respektování objednávky dopravy z krajů. Hodláme identifikovat tratě s dopravním potenciálem a zaměřit se na jejich revitalizaci. Velkou výzvou je naplnění požadavků objednatelů regionální a zejména příměstské dopravy, a to jak z hlediska kapacity, tak i rychlosti.

RYCHLÁ SPOJENÍ

Aktuálním úkolem je příprava sítě tzv. Rychlých spojení (dále jen RS), která zahrnuje jak nové vysokorychlostní tratě, tak modernizované a nové konvenční tratě. Tímto konceptem je možné naplnit vizi vzájemného rychlého spojení krajských měst a dalších významných hospodářských center státu. Díky příměstským úsekům RS bude možné zavedení velmi rychlé příměstské dopravy, což umožní pravidelné dojíždění cestujících i ze vzdálenějších oblastí. V současné době je nutné na základě kvalitní projektové přípravy zanést nové trasy RS do územně plánovací dokumentace a definovat funkční parametry a standardy této komplexní sítě. Příprava sítě RS bude vznikat na základě těsné spolupráce SŽDC, Ministerstva dopravy ČR a dotčených krajů.

OPTIMALIZACE PROCESŮ

Zaměřujeme se na optimalizaci interních procesů pomocí moderních nástrojů řízení, posilujeme prozákaznickou externí i interní komunikaci, zavádíme nové trendy v koncepci řízení lidských zdrojů. Řešíme řadu projektů zaměřených na rozvoj organizace, zvyšování efektivity činností a produktivity práce a především na zvyšování spokojenosti zákazníků a zaměstnanců. Usilujeme o to, aby SŽDC byla vnímána jako spolehlivý partner a významný a atraktivní zaměstnavatel s jedinečným know-how.

2004



HANA HONZÁKOVÁ

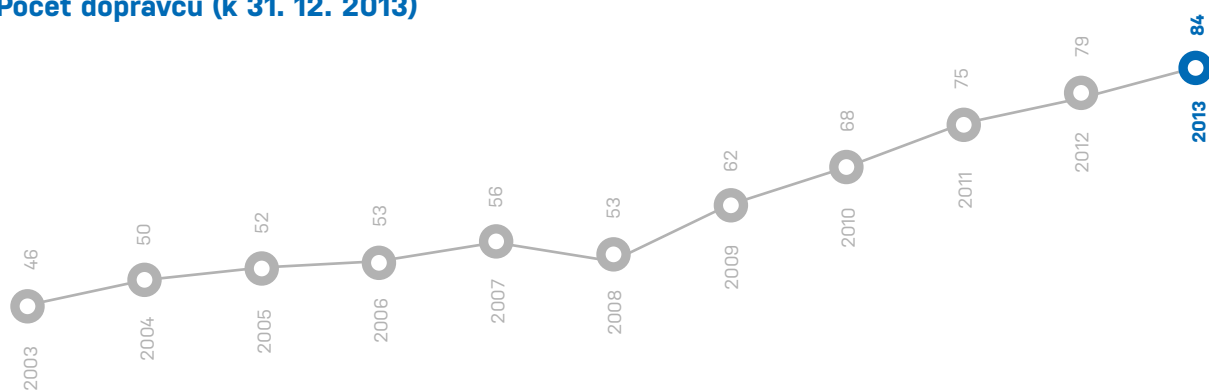
ředitelka odboru smluvních vztahů

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 udělené úřadem členského státu Evropského společenství. Počet dopravců, kteří využívají železniční dopravní cestu provozovanou Správou železniční dopravní cesty, se stále zvyšuje. Mezi novými dopravci jsou jak dopravci čeští, tak i dopravci se sídlem mimo území České republiky.



Podle novely transformačního zákona č. 77/2002 Sb. a zákona o dráhách č. 266/1994 Sb. zajišťuje SŽDC od 1. května přidělování kapacity dopravní cesty jednotlivým dopravcům. V České republice je zaručen rovný přístup na železniční dopravní cestu ve vlastnictví státu všem dopravcům, kteří splňují podmínky stanovené zákonem o dráhách.

Počet dopravců (k 31. 12. 2013)



ČINNOST ORGANIZACE



HLAVNÍ UDÁLOSTI ROKU 2013

LEDEN

Úspěšné odzkoušení systému odmrazování trakčního vedení na jednokolejné trati Ostrava-Svinov – Opava východ.

Pokračuje intenzivní prořezávání stromů a vyšší zeleně podél tratí.

ÚNOR

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě.

Zahájení optimalizace trati Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice.

BŘEZEN

Otevření zrekonstruované budovy SŽDC v Sušické ulici v Plzni.

Zahájení stavby Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí.

DUBEN

Rozšíření systému IDOS o aktuální informace o odjezdech vlaků.

KVĚTEN

Dokončení rozhodujících výlukových prací na stavbě Modernizace trati České Budějovice – Nemanice.

ČERVEN

Rozsáhlé povodně na začátku měsíce zastavují provoz na 83 tratích v povodí Labe a Vltavy. Velké provozní problémy nastávají zejména v Ústeckém kraji, kde mimo jiné dochází k provizornímu přestěhování dispečerského aparátu Ústí nad Labem z důvodu zaplavení provozní budovy.



Uvedení do provozu nové železniční zastávky Třinec centrum, dokončení rekonstrukce stanice Stará Paka, zprovoznění modernizovaného úseku IV. koridoru mezi Voticemi a Benešovem u Prahy.

ČERVENEC

Vstupují v platnost novelizované předpisy SŽDC D1 (Dopravní a návěstní předpis) a D3 (Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy).

Konají se nejrozsáhlejší výluky v brněnském železničním uzlu od 60. let 20. století.

Dokončení sanace sesuvu na trati Bylnice – Horní Lideč.

SRPEN

Zahájení rekonstrukce výhybek ve stanici Křižanov.

ZÁŘÍ

Spuštění pilotního projektu zabezpečení železničních přejezdů v úseku Rumburk – Dolní Poustevna.

Probíhá 1. ročník Student Cupu, akce zaměřené na představení drážních profesí a zvýšení zájmu žáků základních škol o technické železniční obory.

ŘÍJEN

Uvedení do provozu moderního elektronického systému monitoringu požáru v novém dvoukolejném železničním tunelu v Mostech u Jablunkova.

Zahájení rekonstrukce železničního uzlu Olomouc.

LISTOPAD

Zahájení modernizace trati Rokycany – Plzeň, včetně výstavby nejdelších železničních tunelů v ČR.

Spuštění rádiového systému GSM-R na trati z Děčína přes Ústí nad Labem, Mělník a Všetaty do Kolína.

PROSINEC

Otevření prodlouženého podchodu do Šumavské ulice v železniční stanici Plzeň hlavní nádraží.

Začíná platit nový jízdní řád 2013/2014.

PROVOZUSCHOPNOST ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

Zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty je jednou ze základních povinností provozovatele dráhy. Tím se rozumí technický stav železniční dopravní cesty, který zaručuje její bezpečný a plynulý provoz.

SŽDC zajišťuje provozuschopnost dráhy celostátní a regionálních drah ve vlastnictví státu, zajišťuje včasné odstranění závad v provozuschopnosti železniční infrastruktury ve správě SŽDC, eviduje omezující parametry železniční dopravní cesty a zajišťuje ochranu životního prostředí jako nedílnou a nezastupitelnou součást každodenní činnosti SŽDC. Dále stanovuje zásady pro zajištění řádného technického stavu, rozvoje a úprav zařízení železniční infrastruktury, schvalování použití nových výrobků a zařízení v oblasti traťového hospodářství, automatizace a elektrotechniky.

Základem zajištění provozuschopnosti je správcovská činnost odborných správ jednotlivých oblastních ředitelství, které z úrovně svých provozních středisek zajišťují diagnostiku technického stavu provozované železniční dopravní cesty. Na základě analýzy jejich výstupů sestavují plány oprav a údržby tak, aby v této oblasti zajistily všechny povinnosti provozovatele dráhy. Následně se opravy a údržba provádějí jak vlastními kapacitami, tak zejména prostřednictvím smluvních vztahů s dodavateli působícími na příslušném trhu. Výběr těchto dodavatelů probíhá formou veřejných zakázek.

Jedním z ukazatelů provozuschopnosti železniční dopravní cesty je počet omezení traťové rychlosti – tzv. pomalých jízd. Pro rok 2013 byl stanoven limit hodnocených pomalých jízd v celé síti k 31. 12. 2013 v délce 8 km. Skutečná délka hodnocených pomalých jízd k tomuto datu byla 4,243 km. Hodnocené pomalé jízdy jsou takové, které jsou zavedeny z důvodu nevyhovujícího technického stavu infrastruktury a dále pomalé jízdy zavedené z důvodu nedostatečných rozhledových poměrů na přejezdech.

Povodně, které začaly 2. 6. 2013, zasáhly železniční infrastrukturu především v povodí Labe a Vltavy. Celkem bylo postiženo 83 tratí a výše škod dosáhla 805 milionů korun. Nejvíce poškozený byl úsek Chotiměř – Radejčín, který stejně jako nedaleká stavba dálnice D8 padl za oběť rozsáhlému sesuvu, a zatím nelze odhadnout, kdy na něm bude možné zahájit opravy.

K 31. 12. 2013 zůstaly dále mimo provoz traťové úseky Kouřim – Radim, Křížany – Rynoltice a 1. traťová kolej Tršnice – Kynšperk nad Ohří, kde bylo nutno zadat zpracování projektové dokumentace. Jejich zprovoznění se předpokládá do června 2014.

Přehled vybraných činností

Výkony	Jednotky	2013
Úprava GP kolejí	km	1 511
Úprava GP výhybek	v.j.	937
Čištění lože – koleje	km	122
Čištění lože – výhybky	v.j.	231
BK, svařování – koleje	km	233
BK, svařování – výhybky	v.j.	221
Výměna kolejnic	km	254
Výměna pražců	ks	234 299

Základní charakteristika železniční sítě

Ukazatel	Jednotky	2013
délka tratí celkem	km	9 459
délka elektrizovaných tratí	km	3 216
délka tratí normálního rozchodu	km	9 436
délka úzkorozchodných tratí	km	23
délka jednokolejných tratí	km	7 534
délka dvou a víceokolejných tratí	km	1 925
stavební délka kolejí celkem	km	15 493
počet výhybkových jednotek	v.j.	24 046
počet mostů	ks	6 784
počet tunelů	ks	163
celková délka mostů	m	152 198
celková délka tunelů	m	45 762
počet železničních přejezdů	ks	8 041

PROVOZOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

V souladu se zákonem o dráhách je SŽDC povinna zajistit provozování dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu. Provozováním železniční dopravní cesty se rozumí činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava.

Pravidla a postupy k zabezpečování těchto činností stanovují vnitřní předpisy SŽDC. I v roce 2013 jsme kladli důraz na maximálně vstřícný přístup vůči dopravcům při organizování výlukové činnosti, ať už z důvodu obnovy a údržby železniční dopravní cesty, nebo modernizace.

Rozsah drah, které provozuje SŽDC, je v současné době stabilizovaný na délku 9 402 km. Případné změny kategorie drah z celostátní na regionální jejich provozování neovlivňují.

Na základě nájemních smluv je na několika regionálních tratích provozovatelem dráhy jiný subjekt. Jedná se o trať Trutnov hl. n. – Svoboda nad Úpou a Sokolov – Kraslice (celkem 37 km), kde je provozovatelem společnost PDV RAILWAY a.s., a o trať Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem (celkem 20 km), kde je provozovatelem společnost Advanced World Transport a.s.

SŽDC zaznamenala zájem o pronájem některých regionálních tratí, zejména drah, na kterých není provozována drážní doprava k zabezpečení dopravní obslužnosti.

SŽDC je provozovatelem dráhy i na vlečkách ve vlastnictví státu – vlečky Správy státních hmotných rezerv – a na některých vlečkách, které do 31. 8. 2011 provozovaly České dráhy, a.s.

Podle smlouvy o smlouvě budoucí bude SŽDC provozovat nově budovanou dráhu Sedlnice – Mošnov, Airport Ostrava, která bude ve vlastnictví Moravskoslezského kraje.

CENTRÁLNÍ DISPEČERSKÉ PRACoviŠTĚ (CDP)

Dálkové řízení provozu, které je na síti SŽDC realizováno z pracoviště CDP Přerov a v budoucnu i z pracoviště CDP Praha, generuje významné synergické efekty z hlediska centralizace obslužného personálu. Spolu s podporou moderních technologií a velkoplošným zobrazením, je základním předpokladem pro zkvalitnění řízení provozu na dopravní cestě. Přínosem je rovněž úzké propojení vlastního řízení provozu s řízením operativním, což umožňuje promptní řešení odchylek a mimořádností v železniční dopravě. Zavedení dálkového řízení vytváří podmínky pro zkvalitnění služeb, které poskytuje SŽDC svým zákazníkům a je nezbytným předpokladem pro zlepšení nabídky ze strany železnice jako celku.

V Přerově je v provozu první centrální dispečerské pracoviště, které v současné době řídí provoz na II. koridoru a na rameni Přerov – Česká Třebová. Sem bude postupně převáděno ovládání všech koridorových tratí v oblasti Moravy. Druhé centrální dispečerské pracoviště, které bude řídit provoz na koridorových tratích v oblasti Čech, vznikne v Praze. Jeho příprava je dokončena a v roce 2014 započne v lokalitě Balabenka vlastní realizace. Předpoklad zapojení prvních traťových úseků dálkově ovládaných zabezpečovacích zařízení je ihned po dokončení výstavby budovy CDP, tj. na přelomu let 2015 a 2016.

PODPORA PROVOZU APLIKACÍ

V posledních letech došlo k nebývalému rozvoji informačních technologií. Ani SŽDC na úseku provozu nezůstává v tomto ohledu pozadu. Vznikla řada nových informačních systémů a provozních aplikací pro podporu procesu řízení dopravy. Dochází ke stále větší datové provázanosti systémů, a tím jsou kladeny zvýšené nároky na kvalitu obsluhy informačních systémů provozními zaměstnanci.

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:

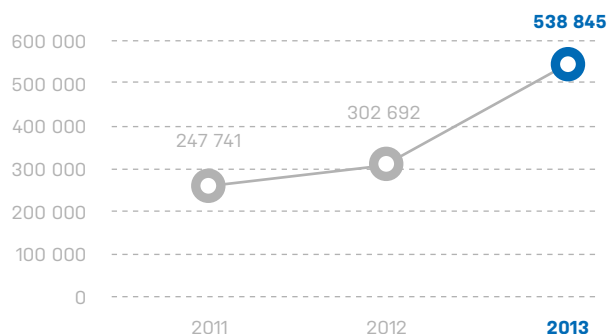
- modernizace tranzitních železničních koridorů,
- modernizace železničních uzlů,
- modernizace ostatních tratí zařazených do evropského železničního systému,
- zajištění interoperability vybraných tratí,
- investice do železniční infrastruktury pro rozvoj příměstské dopravy a integrovaných dopravních systémů,
- postupná příprava pro výstavbu RS,
- postupná modernizace a rekonstrukce vybraných ostatních celostátních a regionálních tratí s cílem vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravní obslužnosti,
- elektrizace vybraných železničních tratí,
- zvýšení bezpečnosti železniční dopravy, zejména bezpečnosti na železničních přejezdech.

VÝRAZNÝ POSUN V PŘÍPRAVĚ STAVEB

SŽDC v roce 2013 zvýšila objem čerpaných investičních zdrojů na přípravu staveb (viz graf). Pozitivním vývojem přípravy dosáhla vyššího stupně připravenosti staveb primárně plánovaných pro realizaci v rámci stávajícího programového období EU a zároveň staveb pro nové programové období EU 2014–2020. U naprosté většiny akcí se předpokládá spolufinancování realizace ze zdrojů EU (OPD1, CEF, OPD2). Pozitivní vývoj v přípravě staveb se projevil již v roce 2013 značným nárůstem probíhajících zadávacích řízení na realizaci staveb oproti předějším letům.

Příprava staveb SŽDC

(celkové investované objemy dle zúčtování let 2011–2013)



MODERNIZACE TRANZITNÍCH ŽELEZNIČNÍCH KORIDORŮ

Na území České republiky se nacházejí čtyři národní železniční koridory. Strategickým cílem jejich modernizace je zajistit kvalitní mezinárodní spojení České republiky se sousedními zeměmi a zajištění rychlého a kvalitního 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 Karviné navázala modernizace III. a IV. koridoru.

III. koridor je veden v trase Mosty u Jablunkova, státní hranice SR/ČR – Dětmárovice, Přerov – Česká Třebová a Praha – Plzeň – Cheb, státní hranice ČR/SRN. Úsek Praha – Česká Třebová byl modernizován v rámci I. koridoru a úsek Přerov – Dětmárovice v rámci II. koridoru. Postup prací na modernizaci III. koridoru přehledně popisují uvedené tabulky:

Přehled staveb III. koridoru (česká část)

Stavba	Délka modernizace	Stav realizace	Realizace	
	km		zahájení	ukončení
Optimalizace trati Planá u M. Lázní – Cheb	39,8	dokončeno	11/2007	12/2011
Optimalizace trati Stříbro – Planá u M. Lázní	32,0	dokončeno	5/2008	11/2011
Optimalizace trati Beroun – Zbiroh	24,4	dokončeno	10/2008	4/2012
Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany	20,9	realizace	07/2009	6/2014
Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK	3,7	realizace	11/2011	5/2014
Modernizace trati Rokycany – Plzeň	20,2	realizace	7/2013	7/2016
Optimalizace trati Cheb (mimo) – státní hranice SRN, 1. stavba – I. etapa	9,6	příprava	6/2014	10/2015
Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr	4,9	příprava	10/2015	8/2017
Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)	10,9	příprava	10/2015	8/2018
Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo)	24,9	příprava	7/2017	9/2019
Praha - Beroun, nové železniční spojení			studijní prověřování nové trasy	

Přehled staveb III. koridoru (moravskoslezská část)

Stavba	Délka modernizace	Stav realizace	Realizace	
	km		zahájení	ukončení
Modernizace trati Olomouc – Červenka 2. část	8,8	dokončeno	12/2003	6/2005
Optimalizace trati Krasíkov – Česká Třebová 2. část	7,9	dokončeno	5/2004	6/2005
Modernizace trati Přerov – Olomouc 2. část	12,0	dokončeno	4/2005	8/2008
Modernizace trati Červenka – Zábřeh na Moravě 2. část	24,4	dokončeno	8/2005	3/2009
Optimalizace trati st. hr. SR – Mosty u Jablunkova – Bystřice n. Olší	19,3	dokončeno	10/2007	12/2013
Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín	11,5	dokončeno	6/2009	11/2013
Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín, 2. část – žst. Český Těšín	3,1	realizace	1/2014	10/2016
Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice	20,9	příprava	5/2015	12/2017

Na IV. koridoru, který je veden v úseku Horní Dvořiště – České Budějovice – Praha, by měla být modernizace zcela dokončena v roce 2019 (viz uvedená tabulka).

Přehled staveb IV. koridoru

Stavba	Délka modernizace	Stav realizace	Realizace	
	km		zahájení	ukončení
Optimalizace trati Strančice – Praha–Hostivař	18,2	dokončeno	9/2005	10/2008
Optimalizace trati Benešov u Prahy – Strančice	24,0	dokončeno	10/2006	5/2010
Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor – I. část, úsek Doubí u Tábora – Tábor	11,8	dokončeno	12/2006	7/2009
Optimalizace trati Horní Dvořiště st.hr. – České Budějovice	25,4	dokončeno	11/2007	6/2009
Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy	18,5	dokončeno	5/2009	5/2013
Modernizace trati České Budějovice – Nemanice I	2,6	dokončeno	3/2011	1/2014
Modernizace trati Tábor – Sudoměřice	11,4	realizace	3/2013	4/2016
Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 2. část, Horusice – Veselí	5,0	realizace	4/2013	1/2016
Modernizace trati Ševětín – Veselí nad L., 1. část, Ševětín – Horusice	4,4	realizace	3/2014	4/2016
Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor – II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 1. etapa Veselí n. L. – Soběslav	6,5	realizace	3/2014	7/2015
Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor – II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí	8,6	příprava	2015	2017
Modernizace trati Sudoměřice – Votice	17,0	příprava	2015	2018
Modernizace trati Nemanice I – Ševětín	22,1	příprava	2016	2019

MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍCH UZLŮ

Pro bezproblémový průjezd po koridorových tratích se v návaznosti na modernizaci koridorů modernizují důležité železniční uzly v jejich trase. Dokončeny jsou již průjezdy železničními uzly Děčín, Ústí nad Labem, Kolín, Choceň, Břeclav (1. stavba) a Bohumín. V realizaci je stavba průjezdů železničním uzlem Přerov, Ústí nad Orlicí, Břeclav (2. stavba), Plzeň a Olomouc. V pražském uzlu již byla dokončena stavba „Modernizace západní části Praha hlavní nádraží“, dále „Nové spojení“, spojující žst. Praha hlavní nádraží a Praha Masarykovo nádraží se stanicemi Libeň, Holešovice a Vysočany, a „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Běchovice“. V realizaci jsou stavby „Optimalizace trati Praha-Holešovice – Praha-Bubeneč“ s předpokládaným ukončením v roce 2015 a „Modernizace traťového úseku Praha-Běchovice – Úvaly“ s předpokládaným ukončením v roce 2016. Jejich zprovozněním se dokončí průjezd I. koridoru pražským uzlem. Pokračují přípravné práce pro stavby na úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n. (1. část stavby bude zahájena již v roce 2014) a Praha hl. n. – 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

V roce 2013 byla dokončena rekonstrukce Střelenského tunelu na trati Horní Lideč – státní hranice SR. Přípravují se optimalizace tratí v úsecích Ústí nad Labem – Cheb, Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, Kolín – Všetaty – Děčín 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 Karviné byla v roce 2013 dokončena výstavba GSM-R na úsecích Ostrava – Mosty u Jablunkova – státní hranice Slovenské republiky, Přerov – Česká Třebová a Děčín – Všetaty – Kolín. Na rok 2014 je připraveno zahájení výstavby GSM-R také v úseku Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno, Beroun – Praha – Benešov, Beroun – Plzeň – Cheb. O rok později bude zahájena výstavba GSM-R v úseku Benešov – Votice. Po ukončení pilotního projektu evropského zabezpečovacího

zařízení ETCS v úseku Poříčany – Kolín nyní probíhá instalace systému ETCS v úseku Kolín – Břeclav – státní hranice Rakousko/SR a v přípravě je pokračování Kolín – Praha – Děčín – státní hranice Německo.

INVESTICE DO ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY PRO ROZVOJ PŘÍMĚSTSKÉ DOPRAVY A INTEGROVANÝCH DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ

Pro zkvalitnění příměstské dopravy se připravuje modernizace trati Hradec Králové – Pardubice, jejíž první etapou bude zdvoukolejnění úseku Stěblová – Opatovice nad Labem (předpoklad zahájení v roce 2014), probíhá příprava rekonstrukce a elektrizace tratí Brno – Zastávka u Brna, Praha – Kladno s připojením na letiště Václava Havla Praha, Otrokovice – Vizovice a řada dalších.

RYCHLÁ SPOJENÍ

SŽDC převzala v průběhu roku 2013 od Ministerstva dopravy ČR gesci za přípravu koncepce tzv. Rychlých spojení. Koncepce představuje nový přístup k otázce výstavby vysokorychlostních tratí (VRT) na území České republiky. V souvislosti se změnou koncepce jsou postupně prověřovány nové trasy pro budoucí síť RS a připravují se kroky k zajištění jejich územní ochrany. Ačkoliv ze strany některých krajů jsou tyto záměry vnímány pozitivně, v některých nově dotčených lokalitách bude docházet ke kolizím a snahám různých zájmových skupin o zablokování. Cílem SŽDC bude v rámci informační kampaně dostatečně vysvětlit a obhájit veřejný zájem vyplývající z přínosů realizace RS a působit pozitivně na veřejné mínění.

Hlavní priority SŽDC v oblasti modernizace a rozvoje železniční dopravní cesty

Hlavní priority pro rok 2014

Zajistit dočerpání stávajícího OPD1 vhodnými projekty

Zajistit komplexní přípravu vhodných projektů pro CEF (vč. oblasti interoperability)

Zajistit přípravu vhodných projektů pro OPD2

Hlavní cíle pro nadcházející programové období 2014–2020

Dokončení modernizace koridorů

Modernizace železničních uzlů

Stavby interoperability (GSM-R + ETCS)

Ostatní významné stavby

Příprava Rychlých spojení

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

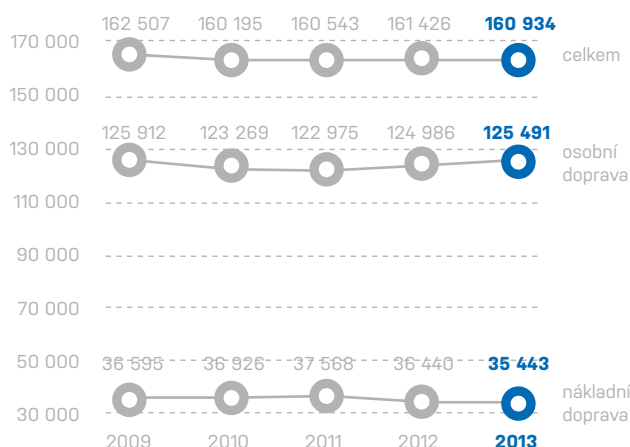
POUŽÍVÁNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY DOPRAVCI

Počet dopravců využívajících železniční dopravní cestu SŽDC ve vlastnictví státu opět mírně vzrostl a to na počet 84. Mezi těmito dopravci jsou ti, kteří realizují značné výkony v průběhu celého roku, jakož i ti, kteří realizují sezónní nebo rekreační dopravu. Jednou z nezbytných zákonem stanovených podmínek pro provozování drážní dopravy je uzavření Smlouvy o provozování drážní dopravy na dráze celostátní a regionální. Dalšími podmínkami jsou například platná licence, osvědčení dopravce, finanční způsobilost nebo pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem drážní dopravy.

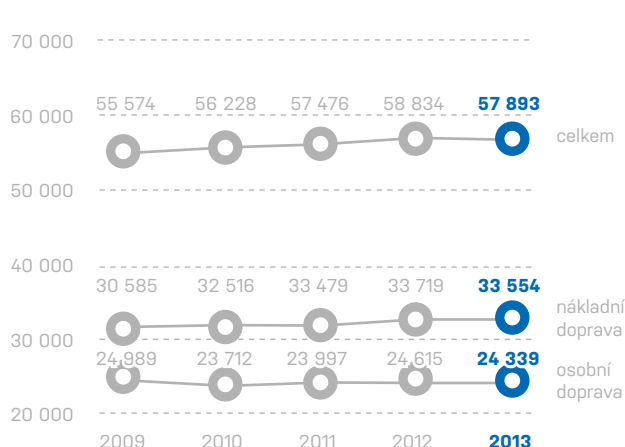
V osobní dopravě hodnota počtu vlakových kilometrů v roce 2013 mírně vzrostla. Pokles výkonů dopravce České dráhy, a.s., byl vyrovnán růstem u dalších společností, především vlivem přechodu vlaků dopravce LEO Express a.s., do režimu pravidelného jízdního řádu, zvýšením aktivity dopravce RegioJet, a.s., a dílčími změnami ve veřejné osobní dopravě v rámci pražského uzlu, včetně mimořádných vlaků v době povodní. Pokles hodnoty ukazatele hrubé tunové kilometry odpovídá zvýšení podílu motorových vozů a elektrických jednotek na úkor klasických souprav složených z lokomotivy a vozů.

V nákladní dopravě pokračoval sestupný trend výkonů. Pokles u největšího nákladního dopravce ČD Cargo, a.s., byl jen částečně vyrovnán nárůstem výkonů u ostatních dopravců.

Výkony dopravců na síti provozované SŽDC (tis. vlkm)



Výkony dopravců na síti provozované SŽDC (mil. hrtkm)



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.

Procentní podíl dopravců na výkonech osobní dopravy (porovnání let 2012 a 2013)

Dopravce / ukazatel, rok	vlkm 2012	hrtkm 2012	vlkm 2013	hrtkm 2013
České dráhy, a. s.	97,2	97,06	95,61	94,87
RegioJet a.s.	1,62	2,57	1,94	3,40
LEO Express a.s.	0,08	0,07	1,65	1,47
GW Train Regio a.s.	0,70	0,14	0,34	0,08
Vogtlandbahn-GmbH, organizační složka	0,33	0,13	0,32	0,13
ostatní dopravci	0,07	0,03	0,14	0,05

Procentní podíl dopravců na výkonech nákladní dopravy (porovnání let 2012 a 2013)

Dopravce / ukazatel, rok	vlkm 2012	hrtkm 2012	vlkm 2013	hrtkm 2013
ČD Cargo, a. s.	75,82	79,38	73,47	76,33
Advanced World Transport a.s.	6,11	8,03	6,02	7,78
UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.	3,26	3,67	3,56	3,87
IDS CARGO a.s.	0,98	0,98	1,85	2,06
SD – Kolejová doprava, a.s.	0,67	0,89	1,40	1,92
Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft	0,02	0,02	1,21	1,77
LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o.	1,03	1,40	0,93	1,18
METRANS Rail s.r.o.	0,51	0,63	0,79	0,95
BF Logistics s.r.o.	0,34	0,46	0,71	0,92
PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA	1,85	1,96	0,71	0,89
ostatní dopravci	9,41	2,58	9,35	2,33

PŘEHLED O PŘIDĚLENÝCH TRASÁCH

Ve smyslu zákona o dráhách je SŽDC přidělcem kapacity železniční dopravní cesty. Povinností SŽDC je při procesu přidělování kapacity zajistit nediskriminační přístup dopravců na železniční dopravní cestu. K tomu SŽDC vydává podle zákona o dráhách „Prohlášení o dráze celostátní a regionální“, ve kterém je popsán proces přidělení kapacity dopravní cesty, včetně povinných údajů v žádosti a časového rozvrhu podávání žádostí.

Žádosti o přidělení kapacity dopravní cesty se dělí následovně:

- žádost o přidělení kapacity dopravní cesty do ročního jízdního řádu (řádná i pozdní),
- žádost o přidělení kapacity dopravní cesty do změny ročního jízdního řádu,
- žádost o individuální ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty.

Dne 30. 11. 2011 zveřejnila SŽDC v Přepřavním a tarifním věstníku „Prohlášení o dráze celostátní a regionální“ platné pro jízdní řád 2013. V rámci sestavy jízdního řádu 2013 si požádalo o přidělení kapacity celkem 22 dopravců, z toho 11 pro osobní dopravu. Po provedené koordinaci byla dopravcům kapacita přidělena a jejich požadavky byly zapracovány do jízdního řádu 2013, který platil od 9. 12. 2012 do 14. 12. 2013. Obdobným způsobem byli dopravci vyzváni i k uplatnění požadavků na přidělení kapacity pro jízdní řád 2014 (zveřejnění Prohlášení o dráze celostátní a regionální dne 12. 12. 2012).

Dalším ukazatelem, který je důležitý hlavně z pohledu pracnosti, je počet zpracovaných žádostí. Tento ukazatel se sleduje u žádostí o individuální ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty.

Vývoj přidělu kapacity dopravní cesty v trasodnech

Rok	2009	2010	2011	2012	2013
Žádost o přidělení kapacity dopravní cesty do ročního jízdního řádu (řádná i pozdní)	3 886 141	3 759 730	3 599 600	3 579 854	3 310 034
Žádost o přidělení kapacity dopravní cesty do změny ročního jízdního řádu	167 490	128 949	90 347	80 806	85 096
Žádost o individuální ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty	226 054	246 789	248 935	218 281	231 665
Celkem	4 279 685	4 135 468	3 938 882	3 878 941	3 626 795

Trasodnen označuje jednu trasu v jeden den. Počet trasodní přidělené kapacity je počet dní, na které má daná trasa přidělenou kapacitu.

Vývoj počtu zpracovaných žádostí

Rok	2009	2010	2011	2012	2013
Počet zpracovaných žádostí	148 575	163 166	166 767	163 685	180 579

PLNĚNÍ GRAFIKONU VLAKOVÉ DOPRAVY

Výsledky plnění GVD ovlivňuje celá řada faktorů, zejména pak výluková činnost či poruchovost vozidel a infrastruktury. Plnění grafikonu vlakové dopravy udává, kolik vlaků osobní dopravy všech kategorií jelo v daném roce včas (zpoždění v rozmezí 0 až 5 minut). V posledních třech letech se celkové plnění grafikonu vlakové dopravy v osobní dopravě pohybuje stabilně nad 92,5%.

BEZPEČNOST PROVOZOVÁNÍ DRÁHY A DRÁŽNÍ DOPRAVY

Bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy je základní prioritou SŽDC, které je věnována mimořádná pozornost a její zajištění v podmínkách SŽDC má trvale velmi vysokou úroveň. Základní prvky stanoví zákon o dráhách a jeho prováděcí vyhlášky. SŽDC disponuje kvalifikovaným lidským potenciálem, potřebným know-how a technickým vybavením pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

SYSTÉM ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI PROVOZOVÁNÍ DRÁHY A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY

SŽDC je držitelem Osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy a Osvědčení dopravce, která na základě zpracované dokumentace vydal Drážní úřad. Osvědčení dokládají, že SŽDC splňuje podmínky stanovené zákonem o dráhách pro provozování drážních vozidel, vydala předepsané vnitřní předpisy související s bezpečností, má systém řízení pro zajištění provozování dráhy a drážní dopravy a vytvořila soubor organizačních a technologických opatření pro bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy. Osvědčení dopravce je mezinárodně uznávaný dokument, jehož vydáním členský stát (tedy Česká republika) garantuje bezpečné provozování drážní dopravy na území všech států Evropské unie.

BEZPEČNOSTNÍ CÍLE

Systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy zahrnuje také zpracování výročních zpráv věnovaných této problematice. Jejich nedílnou součástí jsou stanovení a vyhodnocení bezpečnostních cílů, které si provozovatel dráhy a dopravce stanovil, a výsledky plnění opatření k soustavnému zlepšování systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy. Stanovení bezpečnostních cílů SŽDC vychází nejen z rozboru mimořádných událostí nastalých v předchozích letech, ale také z analýzy jejich předchozího a očekávaného vývoje.

PREVENTIVNÍ ČINNOST

Opatření k předcházení vzniku mimořádných událostí jsou směřována do kontrolní a preventivní činnosti a vydávání poučných listů. Při kontrolách provedených v roce 2013 nebyly zjištěny žádné závady, které by bylo možno hodnotit jako systémové nedostatky. Zjištěné nedostatky byly projednány se zúčastněnými zaměstnanci a jejich přímými nadřízenými. Pro poučení zaměstnanců byly k několika mimořádným událostem vydány poučné listy.

CERTIFIKÁT MANAGEMENTU KVALITY ISO 9001

V rámci úsilí soustavně zvyšovat produktivitu a kvalitu vykonávaných činností zavedl odbor systému bezpečnosti provozování dráhy systém řízení kvality dle normy ČSN EN ISO 9001:2008. Audit provedla nezávislá auditorská společnost. Certifikace dokládá, že systém řízení je zajišťován správně a efektivně, dle obecně platných norem a předpisů, a že dokumentace je v organizaci řízena.

ŠETŘENÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ A PRACOVNÍCH ÚRAZŮ

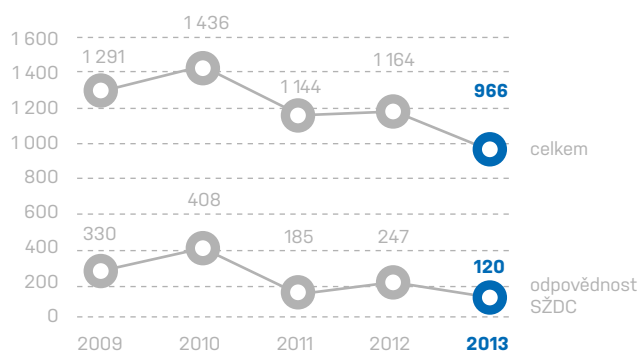
Mezi povinnosti provozovatele dráhy a dopravce patří zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí a pracovních úrazů a přijímání opatření k zamezení jejich opakování. Díky celosíťovému pokrytí a nepřetržitě nehodové pohotovosti SŽDC úspěšně minimalizuje doby dostavení se na místo mimořádné události nebo pracovního úrazu a tím minimalizuje i ztráty dopravců.

S cílem dále zlepšovat ekonomické výsledky, a dosáhnout požadované kvality a jednotnosti šetření, zajišťuje SŽDC smluvní šetření mimořádných událostí a pracovních úrazů i jiným dopravcům a provozovatelům dráhy. V současné době je uzavřeno celkem 62 takových smluv.

NEHODOVOST

Z výsledků nehodovosti za rok 2013 je ve srovnání s předchozími roky zřejmý výrazný pokles celkového počtu mimořádných událostí i počtu těch, které vznikly zaviněním ze strany SŽDC. K poklesu došlo u téměř všech sledovaných ukazatelů, včetně hmotných škod. Výsledky nehodovosti za rok 2013 deklarují, že SŽDC provozuje dopravní cestu bezpečně, plně v souladu s TSI i jinými předpisy a požadavky Evropské unie.

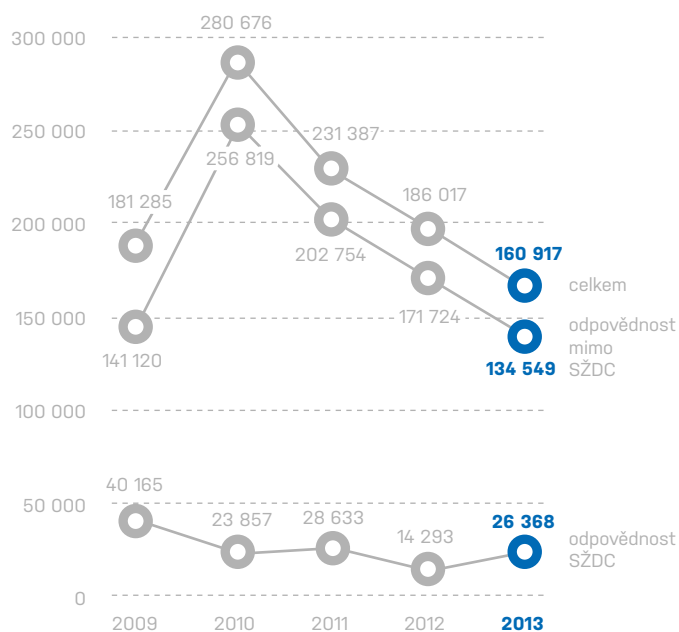
Porovnání celkových počtů mimořádných událostí 2009 až 2013



ZMĚNA ZABEZPEČENÍ NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH

Také v roce 2013 se SŽDC zaměřila na zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech. Ke změně zabezpečení došlo na celkem 72 přejezdech, z toho na 16 se náhradou výstražných křížů dosáhlo vyššího stupně zabezpečení.

Porovnání hmotných škod v letech 2009 až 2013 (v tis. Kč)



LIDSKÉ ZDROJE

ZAMĚSTNANCI

K 1. 1. 2013 zaměstnávala SŽDC 17 331 osob pracujících ve 208 profesích a v 17 organizačních jednotkách, působících v jednotlivých regionech České republiky a na Generálním ředitelství.

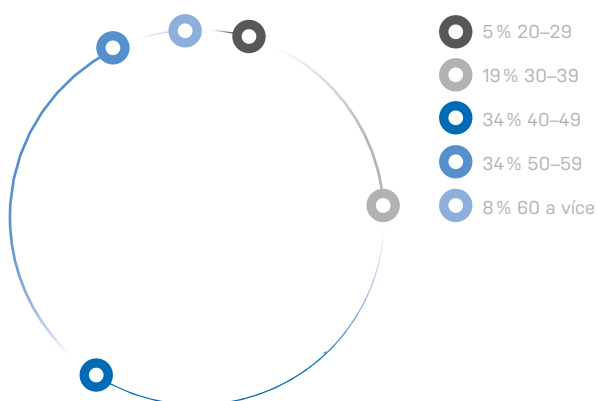
Po deseti letech své existence, kdy SŽDC dne 1. 1. 2003 zahájila svoji činnost s pouhými 61 zaměstnanci, se stala jedním z největších zaměstnavatelů v České republice a vůbec největším v železniční dopravě.

V roce 2013 došlo ke stabilizaci organizační struktury organizačních jednotek. S účinností od 1. 1. 2013 vznikla vyčleněním ze stávající organizační struktury v pořadí 17. organizační jednotka Centrum sdílených služeb Praha, která ostatním organizačním jednotkám poskytuje servis v oblasti personálně-mzdových činností, BOZP, psychologických služeb a dalších vybraných průřezových činností.

V průběhu roku 2013 klesl celkový evidenční počet zaměstnanců o 131 (meziročně -0,8 %). Průměrný přepočtený počet zaměstnanců na plně zaměstnané v roce 2013 činil 17 227,17 (meziroční pokles o 152,44).

Struktura zaměstnanců podle věku se meziročně výrazně nezměnila, k 31. 12. 2013 činil průměrný věk zaměstnance SŽDC 46,53 let.

Věková struktura zaměstnanců SŽDC



Železniční doprava se řadí mezi tzv. „mužskodominantní sektory“, proto k 31. 12. 2013 činil podíl mužů nadále 73 %. Přesto došlo k nepatrnému zvýšení podílu žen (meziročně o 0,14 %).

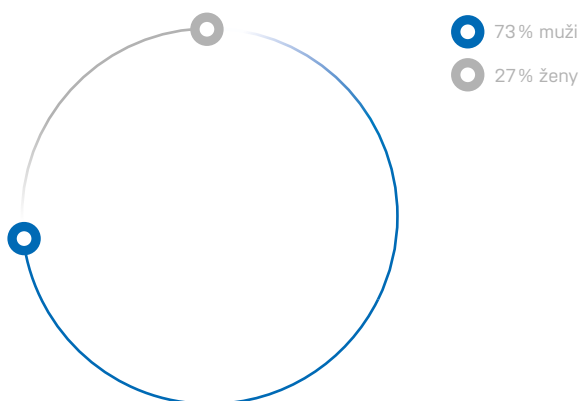
V roce 2013 došlo ke zlepšení kvalifikačního rozdělení zaměstnanců SŽDC. Ve struktuře zaměstnanců podle nejvyššího dosaženého vzdělání se meziročně snížil počet zaměstnanců s neúplným, základním a středním vzděláním celkem o 0,97 % a naproti tomu se zvýšil počet zaměstnanců s vysokoškolským vzděláním celkem o 0,64 %.

ODMĚŇOVÁNÍ A ZAMĚSTNANECKÉ VÝHODY

Principy odměňování a rozsah poskytování zaměstnaneckých výhod byly dohodnuty v platné Podnikové kolektivní smlouvě SŽDC na období 2009–2013. Pravidla odměňování pro rok 2013 byla s účinností od 1. 1. 2013 dohodnuta v její osmé změně. Nadále byl uplatňován jednotný mzdový systém. SŽDC všechny své závazky vůči zaměstnancům v oblasti odměňování a poskytování zaměstnaneckých výhod v roce 2013 splnila.

Okruh poskytovaných zaměstnaneckých výhod sloužících k posílení stabilizace a motivace zaměstnanců se v roce 2013 nezměnil. Kromě jízdních a přepravních výhod a výhod v oblasti pracovní doby a dovolené, zaměstnavatel například nadále zaměstnancům přispíval na penzijní spoření a životní pojištění. Celkem 1 858 zaměstnanců v dohodnutých náročných provozních profesích absolvovalo kondiční pobyt v jednom ze čtyř vysoutěžených lázeňských zařízení (Lázně Jeseník, Lázně Bělohrad, Kúpele Dudince a Kúpele Trenčianske Teplice).

Genderové rozdělení zaměstnanců SŽDC

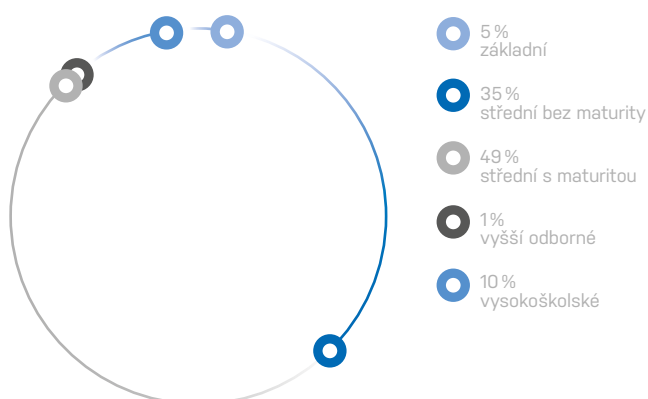


Z fondu kulturních a sociálních potřeb zaměstnavatel podle zásad hospodaření a schváleného rozpočtu, dohodnutých s odborovými organizacemi, přispíval zaměstnancům na stravování, kulturní a sportovní aktivity, včetně účasti na mezinárodních akcích železničářských organizací či na regionálních nebo republikových kvalifikacích. Zaměstnanci a jejich rodinní příslušníci mohli využít také rekreace s příspěvkem zaměstnavatele apod. Zaměstnancům, kteří utrpěli v důsledku červnových povodní škodu na svém majetku, byla na základě jejich žádosti, odsouhlasené odborovými organizacemi, poskytnuta nevratná sociální výpomoc ve výši 15 000 Kč.

SPOLUPRÁCE S ODBOROVÝMI ORGANIZACEMI

Prioritou sociální politiky SŽDC je zachování sociálního smíru. Spolupráci s odborovými organizacemi proto zaměstnavatel věnuje velkou pozornost. V organizaci působilo k 31. 12. 2013 již 9 odborových organizací, a to jak multiprofesních, tak zastupujících pouze profesní skupiny zaměstnanců. V průběhu roku 2013 se konala pravidelná setkání zaměstnavatele se zástupci odborových organizací, v rámci kterých byly sociálním partnerům předávány a projednávány informace v souladu s platným zákoníkem práce a podnikovou kolektivní smlouvou. Od 2. 9. 2013 probíhalo kolektivní vyjednávání o nové podnikové kolektivní smlouvě, které bylo dne 9. 12. 2013 završeno uzavřením Podnikové kolektivní smlouvy SŽDC na rok 2014.

Kvalifikační struktura zaměstnanců SŽDC



VZDĚLÁVÁNÍ

Ve vzdělávání byla hlavním úkolem konsolidace technického školení zaměstnanců provozních profesí údržby a oprav železniční dopravní cesty a zaměstnanců řízení provozu. Zároveň byla maximálně vytížena kapacita vlastního psychologického pracoviště v České Třebové, neboť vyšetření psychologické způsobilosti je podmínkou pro zařazení do těch nejnáročnějších profesí řízení provozu a pro činnost v jednotkách požární ochrany. 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. Pokračovala a rozvíjela se také smluvní spolupráce s vybranými středními a vysokými školami.

PRACOVNĚLÉKAŘSKÉ SLUŽBY

Pracovnělékařské služby pro zaměstnance SŽDC byly zajištěny prostřednictvím smluvního zdravotnického zařízení a vyjma stanovených typů prohlídek (vstupní, pravidelné, mimořádné a výstupní) byly zaměřeny i na dohled na pracovištích v rámci prověrek BOZP. Uchazeči o zaměstnání a zaměstnanci SŽDC navštěvovali lékaře pracovnělékařských služeb na celém území České republiky (SŽDC poskytovalo své služby cca 110 lékařů).

BOZP

V oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců se činnost zaměřila především na odstranění závad zjištěných při prověrkách nebo běžnou kontrolní činností. Osoby odborně způsobilé v prevenci rizik (zaměstnanci BOZP) byly začleněny 1. 1. 2013 do nové organizační jednotky Centrum sdílených služeb Praha.

V roce 2013 nedošlo k žádnému smrtelnému pracovnímu úrazu zaměstnance SŽDC. Celkem 252 pracovních úrazů bylo v kategorii ostatní bez pracovní neschopnosti, 116 patřilo do kategorie ostatní s pracovní neschopností delší než 3 kalendářní dny a 7 pracovních úrazů si vyžádalo hospitalizaci delší než 5 dnů.

MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE

Cílem SŽDC v oblasti mezinárodní spolupráce je podpora a prosazování zájmů české železniční infrastruktury v Evropě. Začleňování tratí České republiky do hlavních evropských tras je nezbytnou podmínkou rozvoje železnice v naší zemi i jejího budoucího spolufinancování z evropských fondů. SŽDC nadále hodlá nabízet všem evropským dopravcům kvalitní, spolehlivou, rychlou a bezpečnou železniční dopravní cestu, z mezinárodního pohledu navíc interoperabilní. Bez intenzivní celoevropské spolupráce by splnění tohoto cíle nebylo možné.

I v roce 2013 pokračovala jednání s partnery na všech úrovních, ať již v rámci mezinárodních železničních organizací, nebo přímým zapojením SŽDC do výborů Evropské komise (RISC a SERAC). Podobně jako v předcházejících letech spolupracovali naši experti na tvorbě norem s CEN a CENELEC.

RFC – ŽELEZNIČNÍ NÁKLADNÍ KORIDORY

Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu definuje devět železničních nákladních koridorů (dále jen RFC), z nichž tři vedou přes Českou republiku. SŽDC společně se svými protějšky již úspěšně zprovoznila ke stanovenému termínu 10. listopadu 2013 koridor Orient/Východo-středomořský (RFC 7) vedoucí z Prahy do Konstanty a Atén a Česko-slovenský koridor (RFC 9) z Prahy do Čierné nad Tisou. Koridor Balt – Jadran (RFC 5) vedoucí z Gdyně do Koperu a italských přístavů bude obdobně zprovozněno k termínu 10. listopadu 2015.

V roce 2013 došlo na základě přílohy II k nařízení EU č. 1316/2013 ke sjednocení hlavní sítě koridorů TEN-T se strukturou železničních nákladních koridorů RFC. Úspěšná jednání naší organizace a Ministerstva dopravy ČR s evropskými institucemi a partnerskými železnicemi vedla ke schválení prodloužení koridoru RFC 7 v roce 2018 z Prahy do severomořských přístavů (Hamburk, Rostock, Wilhelmshaven a Bremerhaven). V roce 2020 dojde k žádoucímu sloučení RFC 9 s novým koridorem Rýn – Dunaj, čímž Česká republika získá napojení do Štrasburku, Bádenska-Württemberska a Bavorska. Obdobně Česká republika

usiluje o plnoprávné členství ve strukturách koridoru Severní moře – Balt (RFC 8), aby si zajistila kvalitnější přístup k přístavům Rotterdam a Antverpy.

MEZINÁRODNÍ ŽELEZNIČNÍ ORGANIZACE

UIC – Mezinárodní železniční unie

UIC si od svého vzniku klade za cíl sjednotit technická pravidla železnice a ve spolupráci s Evropskou železniční agenturou vytvářet podmínky pro interoperabilní železniční systém. Odborníci SŽDC aktivně spolupracovali v různých pracovních skupinách a zapojili se do jednotlivých konkrétních projektů, zejména v rámci fóra UIC Železniční systémy. Podařilo se začlenit připomínky SŽDC a ovlivnit několik nových směrnic, vyměnit si zkušenosti v oblasti železničního svrhu a spodku, umělých staveb, sdělovací a zabezpečovací techniky, energetických systémů a elektrické trakce. SŽDC participovala také na projektech v rámci platformy UIC Životní prostředí. Otázky rostoucí kriminality (zejména krádeže kovů), bezpečnost provozu a možné kybernetické útoky byly tématy platformy UIC Bezpečnost, se kterou SŽDC aktivně spolupracovala.

CER – Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností

Organizace CER sdružuje více než 70 železničních podniků a je považována za nejvlivnější sdružení železničních společností v Bruselu. SŽDC je členem CER již od počátku své existence, oceňuje její aktivity zejména při jednáních s evropskými institucemi (především Evropskou komisí, Evropským parlamentem a Radou) a aktivně se účastní zpracování stanovisek sektoru k legislativním návrhům EU ovlivňujícím železniční prostor. Odborníci naší organizace spolupracovali s CER v rámci mnohých pracovních skupin – infrastruktura, energie, koridory, personální záležitosti a řízení a zabezpečení železniční dopravy. I v roce 2013 představovala velký objem práce aktualizace příslušných TSI a jejich rozšíření mimo síť TEN-T.

Úspěchem SŽDC a ČR je i skutečnost, že v roce 2013 byl v Bruselu opětovně zvolen viceprezidentem CER generální ředitel SŽDC Jiří Kolář. I tímto způsobem je SŽDC schopna do jisté míry aktivně ovlivňovat směr evropské dopravní politiky.

RNE – Sdružení evropských manažerů infrastruktury RailNetEurope

SŽDC se aktivně účastnila práce mezinárodní organizace RNE, která je významným neziskovým sdružením manažerů infrastruktury a přidělců kapacity. Organizace se i v roce 2013 zaměřila především na poskytování podpory dopravcům při jejich mezistátních aktivitách (jak v osobní, tak i v nákladní dopravě) a na zvyšování efektivity procesů jednotlivých manažerů infrastruktury zejména tím, že dále harmonizovala podmínky pro mezistátní železniční dopravu, koordinovala konstrukce jízdních řádů v celé Evropě a zajišťovala společný přístup k marketingu a prodeji mezinárodních tras (včetně Prohlášení o dráze). Významná byla spolupráce manažerů infrastruktury v oblasti provozování dráhy, výměny informací o vlacích v reálném čase, a poproděních služeb, jako je monitoring a reporting. Plnění úkolů RNE zajišťovaly 4 stálé pracovní skupiny a ad hoc projektové skupiny koordinované Společnou kancelář RNE, která sdružuje téměř 40 manažerů infrastruktury, jejichž železniční síť reprezentuje více než 230 000 km tratí.

NATO – Severoatlantická aliance

SŽDC se aktivně podílela na práci Výboru pro civilní nouzové plánování NATO, konkrétně v pracovní skupině vnitrozemské povrchové dopravy. Jedním ze základních poslání skupiny je zabezpečovat podporu vojsk NATO hostitelskou zemí a koordinovat jejich přesuny na jednotlivé mise NATO.

ETSI – Institut pro standardy v oblasti telekomunikací

SŽDC je členem neziskové organizace ETSI, která se zabývá telekomunikačními standardy v Evropě s celosvětovým dopadem. Díky členství má přístup k veškerým publikovaným standardům a specifikacím v této oblasti.

OSŽD – Organizace pro spolupráci železnic

Odborníci SŽDC spolupracovali v páté komisi OSŽD Infrastruktura a kolejová vozidla, zejména v pracovních skupinách železničního svršku (katalog defektů kolejnic) a spodku a v oblasti diagnostiky tratí.

Bilaterální a multilaterální vztahy

SŽDC v roce 2013 uspořádala zasedání generálních ředitelů železničních společností zemí Visegrádské skupiny (dále jen V4). Účastníci hodnotili jednání nadmíru pozitivně a v závěrečném memorandu vytyčili hlavní body společného zájmu zemí V4 v oblasti rozvoje železniční dopravy.

V oblasti mezinárodních smluvních vztahů (bilaterálních i multilaterálních) byly v roce 2013 dokončeny novelizace dodatkových ujednání mezi SŽDC a ÖBB-Infrastruktur AG. V průběhu loňského roku se podařilo s většinou smluvních partnerů dopracovat dvojjazyčné výtahy textů z nového Dopravního a návěstního předpisu SŽDC D1, což je vzhledem ke značným rozdílům v tradici a vývoji provozních předpisů, rozdílům jazykovým a také ve vybavení infrastruktur skutečným úspěchem.

2008



MILOŠ HOUSKA

ředitel odboru jízdního řádu

Jízdní řád je pro železnici zákon. I přes velmi odlišné představy objednavatelů a dopravců se snažíme sestavovat jízdní řády tak, aby v závěru vyhovovaly co největšímu počtu našich zákazníků. Příprava jízdního řádu představuje téměř roční náročná jednání. Přesto jízdní řády byly a budou vždy připraveny včas.



Schválení novely zákona č. 77/2002 Sb. znamená, že SŽDC přebírá funkci provozovatele dráhy. Nově zodpovídá jak za provozuschopnost, tak i za sestavování a vydávání jízdních řádů.

Počet vlakových tras v jízdním řádu podle kategorie (bez ohledu na dopravce)

Osobní vlaky (Os):	8 157
Spěšné vlaky (Sp):	372
Rychlíky (R):	829
Vlaky vyšší kvality (EC, EN, Ex, IC, LE, SC):	195
Nákladní expresy (Nex):	373
Vyrovňávkové a průběžné vlaky:	2 114
Manipulační a vlečkové:	1 495

8 157
osobních vlaků



HOSPODAŘENÍ ORGANIZACE



HOSPODAŘENÍ SŽDC

Za účetní období 2013 byl dosažen výsledek hospodaření v podobě účetní ztráty -2 201 mil. Kč. Výsledek hospodaření SŽDC v podobě účetní ztráty je ovlivněn zejména výší účetních odpisů a výnosem z titulu prominutí závazků SŽDC, tzv. oddlužením. Obě položky jsou pouze účetní operace, bez dopadu do bilance příjmů a výdajů. Výše zúčtovaných odpisů bude převyšovat oddlužení v letošním roce i v letech následujících.

Cílem SŽDC je dosažení stabilizace peněžních příjmů a výdajů vyplývajících z hospodaření organizace tak, aby saldo peněžních toků v provozní oblasti bylo vyrovnané.

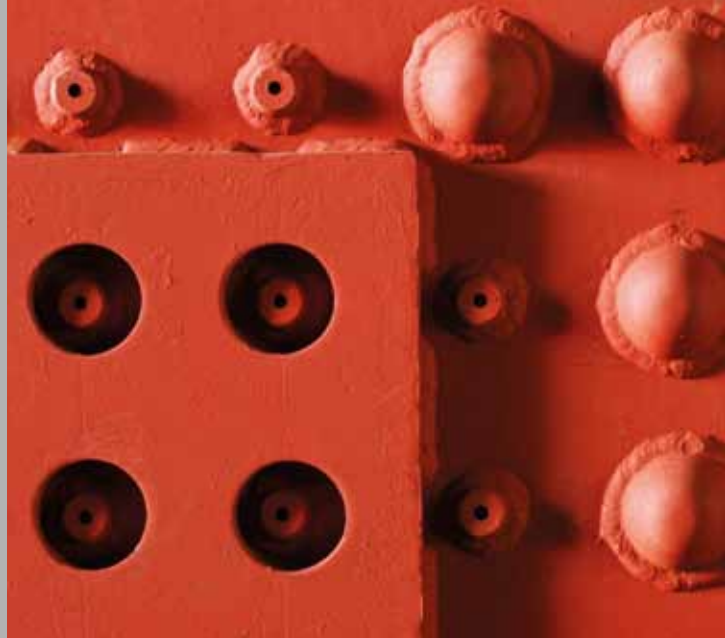
Na výsledek hospodaření SŽDC za rok 2013 měly největší vliv následující položky:

(údaje v mil. Kč)

Tržby za použití ŽDC	4 212
Tržby za přidělenou kapacitu ŽDC	87
Dotace na dopravní cestu nehrazená ze SFDI	550
Dotace ze SFDI na opravy a údržbu	9 623
Dotace ze SFDI na opravy a údržbu po povodních	180
Ostatní dotace	15
Oddlužení SŽDC dle usnesení vlády ČR č. 1553 z roku 2005	2 446
Nákup a prodej energie a distribučních služeb	358
Materiál, vlastní spotřeba energie a služby	-7 697
Osobní náklady	-8 406
Účetní odpisy	-4 194
Ostatní provozní výnosy a náklady	1 493
Provozní výsledek hospodaření	-1 333
Výnosové a nákladové úroky	-338
Kurzové rozdíly	-501
Ostatní finanční výnosy a náklady	-4
Finanční výsledek hospodaření	-843
Výsledek hospodaření před zdaněním	-2 176
Odložená daň	-25
Výsledek hospodaření za účetní období po zdanění	-2 201

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

Tržby za přidělenou kapacitu ŽDC jsou tržbou SŽDC na základě zákona o dráhách, který stanovuje, že přidělcem kapacity je SŽDC. Podrobnosti k přidělení kapacity stanovuje Prohlášení o dráze celostátní a regionální.



Dotace na dopravní cestu nehrazená ze SFDI je příspěvek z Ministerstva dopravy ČR, který je poskytnut za účelem úhrady nákladů souvisejících s provozováním železniční dopravní cesty, jež nejsou pokryty z ostatních příjmů SŽDC, a nelze použít ani dotace ze SFDI.

Dotace ze SFDI je nejvýznamnější výnosovou a zároveň příjmovou položkou SŽDC na pokrytí nákladů na zajištění ŽDC. SFDI poskytuje na základě smlouvy neinvestiční prostředky k financování oprav a údržby celostátních a regionálních drah v majetku státu, se kterými hospodaří SŽDC.

Dotace ze SFDI na opravy a údržbu po povodních je určena na krytí nákladů v souvislosti s odstraněním povodňových škod z června 2013.

Ostatní dotace tvoří zejména dotace z Operačního programu Doprava (refundace mezd) a dotace ze SFDI provozně účelové – dotace na studie.

Položkou významně ovlivňující výnosy SŽDC je výnos z titulu prominutí závazků SŽDC (tzv. oddlužení). Na SŽDC byly při jejím vzniku převedeny mimo jiné závazky ČD, státní organizace z titulu úvěrových smluv na financování koridorů. Úhradu těchto závazků vůči bankám provádí, na základě státních garancí poskytnutých ČD, státní organizace, Ministerstvo financí ČR. V roce 2005 bylo, jako výsledek jednání mezi SŽDC, Ministerstvem dopravy ČR a Ministerstvem financí ČR, přijato Usnesení vlády ČR č. 1553 ze dne 30. 11. 2005, které tuto situaci řešilo formou účetního oddlužování SŽDC. Oddlužení se realizuje smluvně s Ministerstvem financí ČR a představuje pro SŽDC pouze účetní výnosovou položku bez příjmu finančních prostředků, tj. bez nároku na další finanční prostředky státního rozpočtu.

Nákup a prodej energie a distribučních služeb zahrnuje náklady na nákup distribučních služeb a silové elektřiny (předávací místa kategorie NN a VN mimo elektrickou trakci

pro zajištění interní spotřeby SŽDC a pro dodávky elektřiny externím zákazníkům připojeným k lokální distribuční soustavě železnice) a náklady na nákup distribučních služeb a silové elektřiny pro odběrná a předávací místa elektrické trakce. Zároveň jde o tržby z prodeje distribučních služeb a z prodeje silové elektřiny a tržby z prodeje distribučních služeb pro elektrickou trakci.

Nejvýznamnější nákladovou položku představují **provozní náklady na spotřebu**, tj. spotřeba materiálu, vlastní spotřeba energie a služby. Oblast služeb zahrnuje zejména náklady související se zajištěním provozuschopnosti železniční dopravní cesty vynaložené na externí opravy a udržování.

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

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

V **ostatních provozních výnosech a nákladech** SŽDC jsou zahrnuty ostatní výnosové a nákladové položky, např. tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu snížené o zůstatkovou cenu, tržby za externí výkony a tržby za nájmy, aktivace, výnosy z vyzískaného materiálu a daně a poplatky. Dále jde o změnu stavu rezerv a opravných položek, pojištění majetku a odpovědnosti, příspěvek na ochranné pracovní pomůcky či členské příspěvky organizacím.

Nákladové úroky vyplývají zejména z bankovních úvěrů na investiční výstavbu, převzatých po bývalé státní organizaci České dráhy. Jak je uvedeno v příloze účetní závěrky, hradí úroky bankovním ústavům za SŽDC Ministerstvo financí ČR. Pouze u úvěru poskytnutého Českou spořitelnou, a. s., který je určen na racionalizační akce na železniční dopravní cestě, hradí SŽDC všechny náklady související s úvěrovou smlouvou, včetně úroků z vlastních zdrojů.

Kurzové rozdíly vyplývají z přepočtu závazků, úvěrů a úroků v cizí měně aktuálním kurzem k 31. 12. 2013. V důsledku intervence České národní banky došlo na konci roku 2013 k oslabení koruny vůči euru. Většina úvěrů převzatých po bývalé státní organizaci České dráhy je denominována právě v euru, a proto se zvýšila korunová hodnota těchto závazků. Příslušný rozdíl byl v souladu s platnými předpisy zúčtován jako náklad.

Součástí výsledku hospodaření roku 2013 je daňový náklad z titulu změny stavu odloženého daňového závazku. Tituly, z nichž je **odložená daň** tvořena, jsou uvedeny v příloze účetní závěrky.

PROVOZOVÁNÍ A PROVOZUSCHOPNOST ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

PROVOZOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

Náklady na zajištění řízení provozu železniční dopravní cesty dosáhly v roce 2013 celkovou výši 4 967 mil. Kč. Zahrnují zejména výkony obsluhy dráhy zajišťované oblastními ředitelstvími a centrálními dispečerskými pracovišti a dále centrálně vedené náklady aparátu náměstka GŘ pro řízení provozu. Zaměstnanci SŽDC zajišťují operativní řízení železničního provozu, dispečerské řízení, obsluhu zabezpečovacích zařízení a informačních systémů pro cestující, tvorbu jízdního řádu a přidělování kapacity dopravní cesty dopravcům. Náklady v této činnosti jsou kryty převážně z vlastních zdrojů SŽDC, tvořených především tržbami za použití železniční dopravní cesty od provozovatelů drážní dopravy a z příspěvku Ministerstva dopravy ČR na dopravní cestu nehraněnou ze Státního fondu dopravní infrastruktury a z ostatních příjmů SŽDC vzniklých vlastní činností organizačních složek SŽDC. Náklady činnosti kapacity dráhy a sestavy JŘ jsou v účetním systému identifikovány systémem zakázek a kryty tržbami za přidělení kapacity a sestavy JŘ.

PROVOZUSCHOPNOST ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

SŽDC zabezpečuje provozuschopnost na železničním svršku a spodku, stavbách železničního spodku, mostech a tunelech, budovách a pozemních stavbách, zařízení elektrotechniky a energetiky a zařízení sdělovací a zabezpečovací techniky ve své správě. K tomu využívá jak vlastní personální, strojní či technické kapacity (především prostřednictvím organizačních jednotek – oblastních ředitelství a specializovaných jednotek HZS, TÚDC, SŽE, SŽG), tak smluvní vztahy s dodavateli působícími na příslušném trhu. Celkové náklady bez odpisů vynaložené na zajištění provozuschopnosti ŽDC dosáhly v roce 2013, včetně příslušného podílu centrálně vedených nákladů na úrovni náměstka GŘ pro provozuschopnost dráhy, výše 9 631 mil. Kč. Dále byly realizovány akce v celkovém objemu 180 mil. Kč spojené s odstraňováním následků povodňových škod vzniklých v červnu 2013, které zasáhly železniční infrastrukturu především v povodí Labe a Vltavy. Zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty je hrazeno z rozpočtu SFDI, který poskytuje SŽDC neinvestiční prostředky k financování oprav a údržby celostátních a regionálních drah v majetku státu.

Na krytí nákladů na zajištění provozování a provozuschopnosti ŽDC (bez odpisů) byly použity zejména následující výnosy:

(údaje v mil. Kč)

Tržby za použití ŽDC	4 212
nákladní doprava (České dráhy, a.s., ČD Cargo, a.s.)	1 826
osobní doprava (České dráhy, a.s.)	1 652
nákladní doprava – ostatní dopravci	642
osobní doprava – ostatní dopravci	92
Tržby za přidělenou kapacitu ŽDC	87
Dotace na dopravní cestu nehraněnou ze SFDI	550
Dotace ze SFDI na opravy a údržbu	9 623
Dotace ze SFDI na opravy a údržbu po povodních	180

INVESTIČNÍ ČINNOST

Financování investiční výstavby probíhalo především z veřejných zdrojů. Nejvýznamnějším zdrojem finančních prostředků v roce 2013 v oblasti investiční výstavby byly i nadále zdroje získané z fondů EU. V oblasti železniční infrastruktury je SŽDC hlavním subjektem zodpovědným za využívání fondů EU v ČR v roli konečného příjemce a současně i investora.

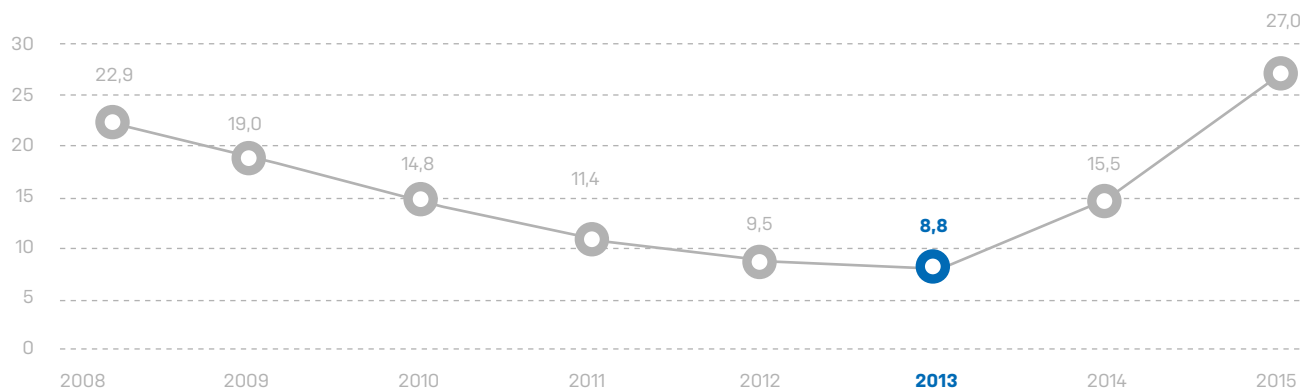
Největší podíl finančních prostředků připadl na dotace z fondu EU v rámci Operačního programu Doprava. Další zdroje představovaly prostředky ze SFDI, Státního fondu životního prostředí, v ojedinělých případech i drobné příspěvky krajů, měst a obcí.

Zdroje přijatých investičních dotací na přípravu a realizaci investičních akcí na železniční dopravní cestě v roce 2013 byly následující:

(údaje v mil. Kč)

SFDI na výstavbu a modernizaci, národní podíl; OPD, EIB	8 678
Předfinancování SFDI	20
Fondy EU	50
Příspěvky od měst, obcí, krajů, SFŽP a dalších subjektů	3
Celkem	8 751

Vývoj a předpoklad přijatých investičních zdrojů v období 2008–2015 (v mld. Kč)



PŘEDPOKLÁDANÁ HOSPODÁŘSKÁ A FINANČNÍ SITUACE V ROCE 2014

Vizí SŽDC je dosahovat vyrovnaného hospodaření v příjmech a výdajích, v úzké spolupráci s příslušnými orgány státní správy, se snahou nezvyšovat nároky ze strany SŽDC na státní rozpočet.

Hospodaření SŽDC je pravidelně kontrolováno a analyzováno s cílem udržení ekonomické a finanční stability. U všech organizačních složek SŽDC se bude provádět důsledná kontrola závazných ukazatelů KPI s cílem nepřekročit plánované celkové náklady.

Cílem SŽDC je efektivní vynakládání prostředků a snaha zabezpečit železniční infrastrukturu, na které bude možné organizovat spolehlivou a bezpečnou osobní a nákladní železniční dopravu.

ŘÍZENÍ RIZIK

Hlavním cílem systému řízení rizik SŽDC je dosáhnout maximálního omezení negativního vlivu rizik na plnění záměrů a cílů organizace a na výsledek hospodaření organizace.

SŽDC se jako státní organizace při své činnosti řídí zákony a předpisy platnými pro státní sféru, což významným způsobem předurčuje přístup k řízení rizik. Řízení rizik v SŽDC je soustavná systematická a metodická činnost organizovaná vedením organizace v rámci vnitřního kontrolního systému v koordinaci s útvarem interního auditu. Součástí procesu řízení rizik je mapování všech potenciálních rizik, vyhodnocení významnosti rizik podle pravděpodobnosti jejich vzniku, přijetí souboru opatření k vyloučení či minimalizaci rizik anebo snížení jejich nežádoucího dopadu a kontrola realizace a účinnosti těchto opatření. Součástí opatření k minimalizaci rizik jsou interní předpisy, jejichž dodržování je sledováno v rámci řídicích kontrol i v rámci interních auditů.

K nejvýznamnějším rizikům, která mohou SŽDC ovlivnit, patří rizika provozní a finanční, rizika v oblasti informačních technologií a v oblasti lidských zdrojů.

PROVOZNÍ RIZIKA

Cílem řízení rizik v provozní oblasti je především zajistit bezpečný a bezporuchový provoz na železniční dopravní cestě. V segmentu řízení provozu a provozuschopnosti jsou rizika minimalizována již při výběru nových zaměstnanců, kdy je velký důraz kladen na jejich fyzickou a u vybraných profesí i psychickou zdravotní způsobilost. Noví zaměstnanci procházejí výcvikem a skládají zkoušky stanovené pro budoucí pracovní zařazení vnitřním předpisem, u vybraných profesí jsou v pravidelných cyklech vykonávány periodické zkoušky. Řízení rizik zahrnuje také tvorbu a neustálou údržbu systému vnitřních předpisů, které definují požadavky na jednotlivé součásti železniční dopravní cesty a správné postupy při provádění prací na železniční dopravní cestě. Dále se provádějí pravidelné prohlídky a měření, kterými se zjišťuje technický stav železniční infrastruktury. Kontrolní činnost je prováděna na základě vnitřního předpisu a na základě aktuálních priorit stanovených na začátku každého roku.

V případě vzniku mimořádných událostí jsou vyšetřovány příčiny a okolnosti jejich vzniku, navrhuje se nápravná opatření k jejich předcházení, včetně termínů realizace. Provedení nápravných opatření se následně kontroluje a dokumentuje. V případě prokázání zavinění mimořádné události zaměstnancem jsou uplatňovány i relevantní sankce a náhrady škod. Škody způsobené cizím osobám jsou kryty pojištěním odpovědnosti.

FINANČNÍ RIZIKA

Ve finanční oblasti je SŽDC vystavena riziku likvidity, úrokovému, měnovému a kreditnímu riziku.

Vzhledem k tomu, že činnost SŽDC v oblasti modernizace a zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty je financována téměř výhradně z dotací, je likvidita v těchto oblastech řízena v návaznosti na příslušné dotační tituly pro předemné fiskální období. V ostatních oblastech, financovaných především z tržeb, je klíčovým nástrojem řízení likvidity průběžné sledování aktuálního vývoje cash flow a využívání přiměřeného objemu úvěrových produktů určených k tomuto účelu.

Riziko likvidity je v jistém ohledu řízeno i vydáváním vnitřních předpisů. Nejvýznamnější oblastí z hlediska objemu peněžních toků je modernizace dráhy. Zde je riziko likvidity řízeno především minimalizací změn ve finanční a časové náročnosti při přípravě a realizaci staveb, důsledným dodržováním zákona o veřejných zakázkách a smluvních podmínek poskytovatelů dotací tak, aby byl zajištěn dostatek zdrojů pro financování modernizace a byly minimalizovány případné sankce.

Úrokové a měnové riziko je spojeno především s dlouhodobými úvěry jak v cizích měnách, tak i v českých korunách, přešlých od společnosti České dráhy, s. o., na výstavbu a rekonstrukci železničních koridorů. Kromě jednoho úvěru jsou všechny garantovány státem, čímž jsou eliminována i možná rizika. Úrokové riziko z negarantovaného úvěru v českých korunách bylo do roku 2013 řízeno a regulováno úrokovým swapem.

Kreditní riziko, vyplývající z neschopnosti dlužníků hradit své závazky vůči SŽDC, je regulováno sledováním a vyhodnocováním stavu pohledávek a neprodleným řešením pohledávek po splatnosti s využitím všech zákonných možností. Postupy při sledování, vyhodnocování a vymáhání pohledávek jsou upraveny vnitřním předpisem, jehož dodržování je kontrolováno.

RIZIKA V OBLASTI INFORMAČNÍCH TECHNOLOGIÍ

Mezi významná rizika v oblasti informačních technologií patří zneužití, poškození či ztráta dat a možné narušení funkčnosti důležitých informačních systémů. Tato rizika jsou ze strany SŽDC eliminována různými opatřeními, která jsou definována vnitřními předpisy. Zejména se používá řízená správa aplikací, serverů a sítí, funkční antivirová ochrana, omezení přístupových oprávnění jednotlivým uživatelům a vytváření záložních kopií dat. V současné době zpracovává externí firma koncept informační a kybernetické bezpečnosti, který by měl tuto problematiku řešit napříč celou SŽDC.

RIZIKA V OBLASTI LIDSKÝCH ZDROJŮ

Zájmy SŽDC ohledně požadavků na budoucí zaměstnance jsou zajištěny prostřednictvím spolupráce se středními a vysokými školami, ale také účastí v sektorové radě dopravy při tvorbě národní soustavy kvalifikací. V souladu s přijatou koncepcí řízení lidských zdrojů je analyzována věková struktura v klíčových profesích a probíhá příprava vybraných zaměstnanců za účelem zajištění možnosti nástupnictví na klíčových pozicích. Dodržování externí i interní legislativy jakož i podniková kolektivní smlouva zajišťují podmínky pro sociální smír a nízkou míru fluktuace, k čemu napomáhá i garance financování provozování dráhy a její provozuschopnosti ze strany Ministerstva dopravy ČR.



2011



TOMÁŠ NACHTMAN

pověřen vedením úseku řízení provozu

Budoucnost řízení provozu spočívá především v dálkovém řízení tratí z centrálních dispečerských pracovišť. V rámci toho se nevyhne snížení počtu výpravčích. Na druhou stranu dojde k mnohem rychlejšímu a bezpečnějšímu provozu železnice a snižování zpoždění vlaků a zlepšení informovanosti cestujících.



Završením převodu takzvané živé dopravní cesty se SŽDC od 1. září rozrůstá o tisíce výpravčích, dispečerů, signalistů a dalších provozních zaměstnanců.

**Výběr počtu provozních zaměstnanců
k 31. 12. 2013**

Profese	Evid. počet
Výpravčí	4 286
Signalista	1 906
Dozorce výhybek	745
Operátor železniční dopravy	310
Staniční dozorce	184
Výhybkář	122
Hradlař - hláskař	117
Závorář	65

4 286
výpravčích



SPOLEČENSKÁ ODPOVĚDNOST



SŽDC se dlouhodobě profiluje jako moderní a perspektivní společnost a v rámci své hlavní činnosti naplňuje všechny tři základní pilíře evropského programu CSR (společenské odpovědnosti firem). Prostřednictvím jednotlivých projektů se chová odpovědně jak vůči zaměstnancům, tak i veřejnosti a ostatním subjektům. V rámci interních programů vytváří podmínky pro osobní a profesní rozvoj zaměstnanců, spolupracuje se zájmovými skupinami nebo organizacemi v rámci rezortu dopravy a s oborovými středními a vysokými školami.

SPOLUPRÁCE SE ŠKOLAMI

I v roce 2013 pokračovala a rozvíjela se spolupráce s vybranými středními a vysokými školami technických a ekonomických oborů, jejichž absolventi naleznou uplatnění v SŽDC. V rámci spolupráce mají studenti možnost absolvovat praxi na pracovištích pod dohledem zkušených zaměstnanců. Zaměstnanci SŽDC pak zajišťují přednášky a vyučují některé odborné předměty, vypisují témata závěrečných prací studentů a účastní se na odborných konferencích pořádaných smluvními školami.

STUDENT CUP

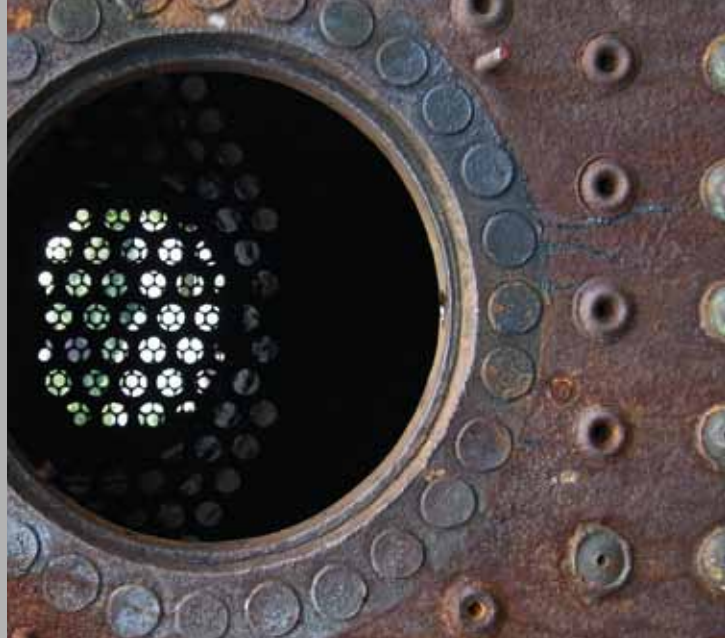
V roce 2013 uspořádala SŽDC 1. ročník Student Cupu, jehož cílem bylo žákům 8. a 9. tříd základních škol představit organizaci jako jednoho z největších zaměstnavatelů v České republice, seznámit je s několika vybranými profesemi, upozornit na bezpečnost na přejezdech a zejména prezentovat smluvní střední školy a jejich konkrétní obory zaměřené na činnosti SŽDC.

PREVENTIVNÍ VLAK

SŽDC se v roce 2013 poprvé oficiálně podílela na projektu Českých drah, a. s. s názvem Preventivní vlak, který je zaměřen zejména na žáky základních a středních škol. Jeho cílem je seznámit veřejnost s hlavními riziky nesprávného chování na železnici, a to prostřednictvím filmů s bezpečnostní tematikou, promítaných ve speciálním kinoveze, a doprovodné diskuze s odborníky, kteří se zabývají nehodami na železnici.

VEŘEJNÁ SBÍRKA

SŽDC ve spolupráci s odborovými organizacemi zorganizovala v období od 21. 6. do 31. 8. 2013 dobrovolnou veřejnou sbírku POVODNĚ 2013 – SŽDC k získání peněžitých příspěvků na podporu svých zaměstnanců, kteří utrpěli majetkovou újmu v důsledku povodní na konci měsíce května a v červnu roku 2013. Zejména díky zaměstnancům SŽDC se podařilo vybrat částku přesahující 800 tisíc korun, která se přerozdělila mezi 39 poškozených zaměstnanců.



FIREMNÍ PERIODIKA

Pro účely interní a externí komunikace vydává SŽDC vlastní periodika. Vnitropodnikový bulletin *Moje železnice* obsahuje odborné články z oblasti železniční dopravy a zaměřuje se na podporu profesního a osobního rozvoje zaměstnanců. Externí populárně-odborný magazín *Moderní železnice* je zaměřený především na komunikaci s obchodními partnery a zástupci státní správy a samosprávy.

ODPOVĚDNÝ PŘÍSTUP PŘI ŘÍZENÍ LIDSKÝCH ZDROJŮ

SŽDC formulovala svoji personální politiku a přijala koncepci řízení lidských zdrojů, která definuje dlouhodobé, střednědobé i krátkodobé cíle a úkoly, kterých chce v této oblasti dosáhnout. Ve spolupráci s odborovými organizacemi důsledně dbá na dodržování podmínek bezpečné práce, vyžaduje dodržování zásad BOZP a pečuje také o dobrý zdravotní stav svých zaměstnanců. Více k této problematice naleznete v kapitole *Lidské zdroje*.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

SŽDC v roce 2013 zásadně zvýšila aktivity spojené s údržbou a odstraňováním stromů v obvodu a ochranném pásmu železniční cesty s cílem eliminovat mimořádné události. Jde zpravidla o nepůvodní dřeviny nízké ekologické i estetické hodnoty, které svým pádem do průjezdného průřezu představují zvýšené bezpečnostní riziko pro dráhu a provoz na ní.

V rámci společenské odpovědnosti uvedla SŽDC několik opatření, která přinesou řadu pozitiv také pro přírodu a krajinu. Jedním z nich je pilotní projekt náhrady nevhodné zeleně podél řady železničních tratí v Kraji Vysočina. Volba vhodnějších dřevin o malém vzrůstu neohrozí dráhu, naopak napomůže stabilitě násypů, v zimním období eliminuje zavátí tratí sněhem a podpoří biodiverzitu. V roce 2013 bylo potvrzeno spolufinancování tohoto projektu v celkové hodnotě 8 milionů korun z Operačního programu *Životní prostředí*.

V rámci účinné prevence sesuvů a skalních řícení připravila SŽDC také 7 úspěšných projektů pro různé regiony (Kraj Vysočina, Jihočeský, Středočeský a Královéhradecký kraj), a to v hodnotě 118 milionů Kč. Dotace na projekty spolufinancované z Operačního programu *Životní prostředí* činí až 90 % uznatelných nákladů.

2012



JIŘÍ KOLÁŘ

generální ředitel Správy železniční dopravní cesty

SŽDC chce být perspektivní, pružnou a zákaznický orientovanou společností zajišťující rozvoj provozuschopné, moderní a bezpečné železniční sítě, která je nedílnou součástí evropského železničního systému. Společnost je díky různorodým činnostem rozdělena do organizačních jednotek. Přesto všichni tvoříme jeden tým.



Sloučením regionálních center provozu a správ dopravní cesty vzniká od 1. dubna sedm oblastních ředitelství SŽDC. Činnosti spojené s údržbou infrastruktury a provozem jsou efektivně řízeny na úrovni jednotlivých oblastí.

OBLASTNÍ ŘEDITELSTVÍ

- 1 Oblastní ředitelství Brno
- 2 Oblastní ředitelství Hradec Králové
- 3 Oblastní ředitelství Olomouc
- 4 Oblastní ředitelství Ostrava
- 5 Oblastní ředitelství Plzeň
- 6 Oblastní ředitelství Praha
- 7 Oblastní ředitelství Ústí nad Labem



2013



Deset let po svém vzniku patří SŽDC mezi největší zaměstnavatele v České republice. Zajišťuje rozvoj provozuschopné, moderní a bezpečné železniční sítě, která je nedílnou součástí evropského železničního systému.



Finanční

ZPRÁVA NEZÁVISLÉHO AUDITORA PRO ZŘIZOVATELE SPRÁVY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE	50
PŘÍLOHA ÚČETNÍ ZÁVĚRKY K 31. PROSINCI 2013	59
VÝROČNÍ ZPRÁVA O ČINNOSTI V OBLASTI POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ VE SMYSLU § 18 ZÁKONA Č. 106/1999 SB., O SVOBODNÉM PŘÍSTUPU K INFORMACÍM	101
SEZNAM ZKRATEK	102
SEZNAM FOTOGRAFIÍ	103
IDENTIFIKAČNÍ A KONTAKTNÍ ÚDAJE	104

část

ZPRÁVA NEZÁVISLÉHO AUDITORA

PRO ZŘIZOVATELE SPRÁVY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY,
STÁTNÍ ORGANIZACE



KPMG Česká republika Audit, s.r.o.
Pobřežní 648/1a
186 00 Praha 8
Česká republika

Telephone +420 222 123 111
Fax +420 222 123 100
Internet www.kpmg.cz

Účetní závěrka

Na základě provedeného auditu jsme dne 28. května 2014 vydali k účetní závěrce, která je součástí této výroční zprávy, zprávu následujícího znění:

„Provedli jsme audit příložené účetní závěrky Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, tj. rozvahy k 31. prosinci 2013, výkazu zisku a ztráty za rok 2013 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.

Jsme 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 2013 a nákladů, výnosů a výsledku jejího hospodaření za rok 2013 v souladu s českými účetními předpisy.

Obchodní rejstřík vedený
Městským soudem v Praze
oddíl C, vložka 24185.

KPMG Česká republika Audit, s.r.o., a Czech limited liability company and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative ("KPMG International"), a Swiss entity.

IČ 49619187
DIČ CZ699001996



Zdůraznění skutečnosti

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. Tyto skutečnosti indikují významnou nejistotu, která může zpochybnit předpoklad nepřetržitého trvání účetní jednotky. Ale jak je uvedeno v bodě 7.2 přílohy účetní závěrky, účetní jednotka má pro rok 2014 smluvně zajištěno financování od Státního fondu dopravní infrastruktury na investiční i neinvestiční činnosti ve výši 28 364 263 tis. Kč a od Ministerstva dopravy na neinvestiční činnosti ve výši 550 000 tis. Kč, a tudíž 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. Toto zdůraznění skutečnosti nepředstavuje výhradu.

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. Toto zdůraznění skutečnosti nepředstavuje výhradu.

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 dráhách, 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 4.11.2 přílohy účetní závěrky, jsou převzaté dlouhodobé závazky vůči bankám hrazeny dle splátkových kalendářů Ministerstvem financí a jsou přeúčtovány na dlouhodobé závazky vůči státu a jsou předmětem oddlužení. Toto zdůraznění skutečnosti nepředstavuje výhradu.

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 2013 došlo k prominutí závazků ve výši 2,45 mld. Kč (5,65 mld. Kč v roce 2012) a tato částka byla zaúčtována jako součást ostatních provozních výnosů. Na základě zákona č. 77/2002 Sb., o dráhách, ručí za závazky Správy železniční dopravní cesty, státní organizace Česká republika. Toto zdůraznění skutečnosti nepředstavuje výhradu.

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. Toto zdůraznění skutečnosti nepředstavuje výhradu.



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 2,29 mld. Kč. V této položce je evidován také nedokončený dlouhodobý hmotný majetek, který je pořizován z dotací, a to ve výši 2,01 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. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace o nároku na dotace k nedokončenému hmotnému majetku k datu účetní závěrky neúčtovala, protože nezpochybnitelný nárok na dotaci vzniká až jejím použitím, do této doby prostředky stále náleží poskytovateli. Celková pořizovací cena dlouhodobého hmotného majetku evidovaná v podrozvaze k 31. prosinci 2013 činí 157,82 mld. Kč. Toto zdůraznění skutečnosti nepředstavuje výhradu.

Jak je uvedeno v bodě 4.2.7 přílohy účetní závěrky významnou částí Dlouhodobého hmotného majetku je bezúplatně pořízený majetek, který je odepisován dle odpisového plánu účetní jednotky. Tento majetek byl souvztažně proučtován na pozici Kapitálové fondy. Reprodukční pořizovací cena bezúplatně pořízeného majetku je odvozena od smluvního ujednání. V účetní závěrce organizace je tento dlouhodobý hmotný majetek vykázán v souladu s cenou uvedenou ve smluvním ujednání. Toto zdůraznění skutečnosti nepředstavuje výhradu."

Výroční zpráva

Provedli jsme ověření souladu výroční zprávy s výše uvedenou účetní závěrkou. Za správnost výroční zprávy je odpovědný statutární orgán. 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 28. května 2014


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


Ing. Pavel Závitkovský
Partner
Oprávnění číslo 69

ÚČETNÍ ZÁVĚRKA

ROZVAHA – AKTIVA (NEKONSOLIDOVANÁ) K 31. PROSINCI 2013 (V TIS. KČ)

Označ.	AKTIVA	řád	Běžné účetní období			Min. účetní období
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
a	b	c	1	2	3	4
	AKTIVA CELKEM (ř. 02+03+31+63)	001	177 723 686	-100 802 794	76 920 892	80 862 901
A.	Pohledávky za upsaný základní kapitál	002				
B.	Dlouhodobý majetek (ř. 04+13+23)	003	173 432 403	-99 942 456	73 489 947	77 205 435
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek (ř. 05 až 12)	004	491 438	-339 612	151 826	151 462
B.I.1.	Zřizovací výdaje	005				
2.	Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	006				
3.	Software	007	472 584	-336 637	135 947	93 297
4.	Ocenitelná práva	008				
5.	Goodwill	009				
6.	Jiný dlouhodobý nehmotný majetek	010	4 163	-2 975	1 188	1 504
7.	Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	011	14 648		14 648	56 649
8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	012	43		43	12
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek (ř. 14 až 22)	013	172 940 965	-99 602 844	73 338 121	77 053 973
B.II.1.	Pozemky	014	6 562 480	-6 060	6 556 420	6 538 049
2.	Stavby	015	135 527 596	-82 273 722	53 253 874	54 742 301
3.	Samostatné movité věci a soubory movitých věcí	016	20 089 359	-14 274 849	5 814 510	6 419 690
4.	Pěstitelské celky trvalých porostů	017				
5.	Dospělá zvířata a jejich skupiny	018				
6.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek	019	496		496	496
7.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	020	2 291 459	-65 416	2 226 043	3 336 442
8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	021	110 341		110 341	83 276
9.	Oceňovací rozdíl k nabytému majetku	022	8 359 234	-2 982 797	5 376 437	5 933 719
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.	Požizovaný dlouhodobý finanční majetek	029				
7.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý finanční majetek	030				

ÚČETNÍ ZÁVĚRKA

Označ.	AKTIVA	řád	Běžné účetní období			Min. účetní období
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
a	b	c	1	2	3	4
C.	Oběžná aktiva (ř. 32+39+48+58)	031	4 251 332	-860 338	3 390 994	3 638 795
C.I.	Zásoby (ř. 33 až 38)	032	328 449	-2 539	325 910	381 884
C.I.1.	Materiál	033	328 388	-2 539	325 849	381 585
2.	Nedokončená výroba a polotovary	034	39		39	236
3.	Výrobky	035				
4.	Mladá a ostatní zvířata a jejich skupiny	036				
5.	Zboží	037	8		8	10
6.	Poskytnuté zálohy na zásoby	038	14		14	53
C.II.	Dlouhodobé pohledávky (ř. 40 až 47)	039	1 663		1 663	3 257
C.II.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	040	239		239	2 366
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	1 349		1 349	891
6.	Dohadné účty aktivní	045				
7.	Jiné pohledávky	046	75		75	
8.	Odložená daňová pohledávka	047				
C.III.	Krátkodobé pohledávky (ř. 49 až 57)	048	2 933 076	-857 799	2 075 277	2 208 769
C.III.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	049	2 291 092	-753 610	1 537 482	1 576 852
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	117 063		117 063	80 269
7.	Krátkodobé poskytnuté zálohy	055	139 946		139 946	140 541
8.	Dohadné účty aktivní	056	275 722		275 722	347 799
9.	Jiné pohledávky	057	109 253	-104 189	5 064	63 308
C.IV.	Krátkodobý finanční majetek (ř. 59 až 62)	058	988 144		988 144	1 044 885
C.IV.1.	Peníze	059	2 495		2 495	1 863
2.	Účty v bankách	060	985 649		985 649	1 043 022
3.	Krátkodobé cenné papíry a podíly	061				
4.	Požizovaný krátkodobý finanční majetek	062				
D.I.	Časové rozlišení (ř. 64+65+66)	063	39 951		39 951	18 671
D.I.1.	Náklady příštích období	064	26 571		26 571	17 668
2.	Komplexní náklady příštích období	065				
3.	Příjmy příštích období	066	13 380		13 380	1 003

Označ.	PASIVA	řád	Běžné období	Minulé období
a	b	c	5	6
	PASIVA CELKEM (ř. 68+88+121)	067	76 920 892	80 862 901
A.	Vlastní kapitál (ř. 69+73+80+83+87)	068	57 876 357	58 954 883
A.I.	Základní kapitál (ř. 70+71+72)	069	53 996 770	52 728 589
A.I.1.	Základní kapitál	070	53 996 770	52 728 589
2.	Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly (-)	071		
3.	Změny základního kapitálu	072		
A.II.	Kapitálové fondy (ř. 74 až 79)	073	981 590	966 562
A.II.1.	Emisní ážio	074		
2.	Ostatní kapitálové fondy	075	981 590	966 562
3.	Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků	076		
4.	Oceňovací rozdíly z přecenění při přeměnách společností	077		
5.	Rozdíl z přeměn společností	078		
6.	Rozdíly z ocenění při přeměnách společností	079		
A.III.	Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku (ř. 81+82)	080	971 305	1 050 461
A.III.1.	Zákonný rezervní fond/Nedělitelný fond	081	957 843	996 450
2.	Statutární a ostatní fondy	082	13 462	54 011
A.IV.	Výsledek hospodaření minulých let (ř. 84+85+86)	083	4 128 073	4 133 812
A.IV.1.	Nerozdělený zisk minulých let	084	4 133 812	4 133 812
2.	Neuhrazená ztráta minulých let	085		
3.	Jiný výsledek hospodaření minulých let	086	-5 739	
A.V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	087	-2 201 381	75 459
B.	Cizí zdroje (ř. 89+94+105+117)	088	18 871 180	21 774 974
B.I.	Rezervy (ř. 90 až 93)	089	2 237 653	2 727 055
B.I.1.	Rezervy podle zvláštních právních předpisů	090		
2.	Rezerva na důchody a podobné závazky	091		
3.	Rezerva na daň z příjmů	092		
4.	Ostatní rezervy	093	2 237 653	2 727 055
B.II.	Dlouhodobé závazky (ř. 95 až 104)	094	4 767 980	5 441 780
B.II.1.	Závazky z obchodních vztahů	095	200 146	542 008
2.	Závazky – ovládaná nebo ovládající osoba	096		
3.	Závazky – podstatný vliv	097		
4.	Závazky ke společníkům, členům družstva a k účastníkům sdružení	098		
5.	Dlouhodobé přijaté zálohy	099		
6.	Vydané dluhopisy	100		
7.	Dlouhodobé směnky k úhradě	101		
8.	Dohadné účty pasivní	102		
9.	Jiné závazky	103	1 053 652	1 410 638
10.	Odložený daňový závazek	104	3 514 182	3 489 134

Označ.	PASIVA	řád	Běžné období	Minulé období
a	b	c	5	6
B.III.	Krátkodobé závazky (ř. 106 až 116)	105	4 058 757	5 001 034
B.III.1.	Závazky z obchodních vztahů	106	2 439 454	3 159 630
2.	Závazky – ovládaná nebo ovládající osoba	107		
3.	Závazky – podstatný vliv	108		
4.	Závazky ke společníkům, členům družstva a k účastníkům sdružení	109		
5.	Závazky k zaměstnancům	110	459 718	465 378
6.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	111	244 005	244 705
7.	Stát – daňové závazky a dotace	112	413 668	610 121
8.	Krátkodobé přijaté zálohy	113	100 166	117 912
9.	Vydané dluhopisy	114		
10.	Dohadné účty pasivní	115	401 417	370 307
11.	Jiné závazky	116	329	32 981
B.IV.	Bankovní úvěry a výpomoci (ř. 118+119+120)	117	7 806 790	8 605 105
B.IV.1.	Bankovní úvěry dlouhodobé	118	6 549 774	7 944 763
2.	Krátkodobé bankovní úvěry	119	1 257 016	660 342
3.	Krátkodobé finanční výpomoci	120		
C.I.	Časové rozlišení (ř. 122+123)	121	173 355	133 044
C.I.1.	Výdaje příštích období	122	90 980	49 548
2.	Výnosy příštích období	123	82 375	83 496

VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY – DRUHOVÉ ČLENĚNÍ (NEKONSOLIDOVANÝ) K 31. PROSINCI 2013 (V TIS. KČ)

Označ.	TEXT	řád	Skutečnost v účet. obd.	
			běžném	minulém
a	b	c	1	2
I.	Tržby za prodej zboží	01	2	2
A.	Náklady vynaložené na prodané zboží	02	2	2
+	Obchodní marže (ř. 01-02)	03		
II.	Výkony (ř. 05+06+07)	04	7 111 914	7 172 416
II.1.	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	05	6 804 977	6 912 101
II.2.	Změna stavu zásob vlastní činnosti	06	-197	-509
II.3.	Aktivace	07	307 134	260 824
B.	Výkonová spotřeba (ř. 09+10)	08	9 192 592	7 960 203
B.1.	Spotřeba materiálu a energie	09	2 971 825	2 749 703
B.2.	Služby	10	6 220 767	5 210 500
+	Přidaná hodnota (ř. 03+04-08)	11	-2 080 678	-787 787
C.	Osobní náklady (ř. 13 až 16)	12	8 405 640	8 265 671
C.1.	Mzdové náklady	13	5 954 089	5 853 336
C.2.	Odměny členům orgánů společnosti a družstva	14	2 158	1 752
C.3.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	15	1 998 573	1 952 471
C.4.	Sociální náklady	16	450 820	458 112
D.	Daně a poplatky	17	40 756	39 633
E.	Odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	18	4 193 945	4 248 632
III.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu (ř. 20+21)	19	302 971	259 565
III.1.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	20	112 519	37 381
III.2.	Tržby z prodeje materiálu	21	190 452	222 184
F.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku a materiálu (ř. 23+24)	22	229 145	234 491
F.1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	23	39 053	12 891
F.2.	Prodaný materiál	24	190 092	221 600
G.	Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti a komplexních nákladů příštích období	25	-317 295	1 593 819
IV.	Ostatní provozní výnosy	26	13 162 698	15 371 629
H.	Ostatní provozní náklady	27	165 996	171 027
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	-1 333 196	290 134

ÚČETNÍ ZÁVĚRKA

Označ.	TEXT	řád	Skutečnost v účet. obd.	
			běžném	minulém
a	b	c	1	2
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		
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	2 968	2 763
N.	Nákladové úroky	43	340 805	416 818
XI.	Ostatní finanční výnosy	44	126 945	322 617
O.	Ostatní finanční náklady	45	632 245	82 638
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	-843 137	-174 076
Q.	Daň z příjmů za běžnou činnost (ř. 50+51)	49	25 048	40 599
Q.1.	– splatná	50		
Q.2.	– odložená	51	25 048	40 599
**	Výsledek hospodaření za běžnou činnost (ř. 30+48-49)	52	-2 201 381	75 459
XIII.	Mimořádné výnosy	53		
R.	Mimořádné náklady	54		
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		
T.	Převod podílu na výsledku hospodaření společníkům (+/-)	59		
***	Výsledek hospodaření za účetní období (+/-) (ř. 52+58-59)	60	-2 201 381	75 459
****	Výsledek hospodaření před zdaněním (ř. 30+48+53-54)	61	-2 176 333	116 058

PŘÍLOHA ÚČETNÍ ZÁVĚRKY K 31. PROSINCI 2013

OBSAH

1.	OBECNÉ INFORMACE	62
1.1.	Obecné informace	62
1.2.	Předmět činnosti	62
1.3.	Organizační struktura a orgány SŽDC	63
1.4.	Změny v obchodním rejstříku	64
1.5.	Organizační struktura SŽDC k 31. 12. 2013	65
2.	ÚČETNÍ METODY A OBECNÉ ÚČETNÍ ZÁSADY	66
3.	PŘEHLED VÝZNAMNÝCH ÚČETNÍCH PRAVIDEL A POSTUPŮ	66
3.1.	Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	66
3.2.	Zásoby	68
3.3.	Pohledávky	68
3.4.	Závazky	68
3.5.	Úvěry a dlouhodobé závazky	69
3.6.	Vlastní kapitál	69
3.7.	Rezervy	69
3.8.	Transakce v cizích měnách	70
3.9.	Daně z příjmů	70
3.10.	Finanční deriváty	71
3.11.	Dotace	72
3.12.	Výnosy	72
3.13.	Použití odhadů	72
3.14.	Změny v účetních metodách	72
3.15.	Oddlužení	73
3.16.	Privatizace	73
3.17.	Prodej majetku	73
3.18.	Pronájem majetku	74
4.	DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE K ROZVAZE A VÝKAZU ZISKU A ZTRÁTY	74
4.1.	Dlouhodobý nehmotný majetek	74
4.2.	Dlouhodobý hmotný majetek	75
4.2.1.	Přehled pohybů majetku	75
4.2.2.	Investiční dotace	76
4.2.3.	Majetek neuvedený v rozvaze	77
4.2.4.	Přehled pohybů majetku financovaného z dotací evidovaného na podrozvahových účtech	77
4.2.5.	Majetek daný do zástavy	77
4.2.6.	Majetek ve finančním a operativním pronájmu	77
4.2.7.	Bezúplatně pořízený majetek	78

PŘÍLOHA ÚČETNÍ ZÁVĚRKY K 31. PROSINCI 2013

4.3.	Zásoby	78
4.4.	Krátkodobé pohledávky	79
4.4.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	79
4.4.2.	Stát – daňové pohledávky	79
4.4.3.	Jiné pohledávky	80
4.5.	Dohadné účty aktivní	80
4.6.	Derivátové finanční nástroje	81
4.7.	Krátkodobý finanční majetek	81
4.8.	Náklady příštích období	82
4.9.	Vlastní kapitál	82
4.10.	Rezervy	83
4.11.	Dlouhodobé závazky	83
4.11.1.	Závazky z obchodních vztahů	83
4.11.2.	Jiné závazky	83
4.12.	Krátkodobé závazky	84
4.12.1.	Závazky z obchodních vztahů	84
4.12.2.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	84
4.12.3.	Stát – daňové závazky a dotace	84
4.12.4.	Krátkodobé přijaté zálohy	84
4.12.5.	Dohadné účty pasivní	85
4.13.	Bankovní úvěry a výpomoci	85
4.13.1.	Bankovní úvěry dlouhodobé	85
4.13.2.	Přehled splatnosti úvěrů	86
4.13.3.	Krátkodobé bankovní úvěry	86
4.14.	Odložená daň	86
4.15.	Časové rozlišení	87
4.16.	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	87
4.17.	Nákup služeb	88
4.18.	Osobní náklady	88
4.19.	Změna stavu rezerv a opravných položek	89
4.20.	Ostatní provozní výnosy	89
4.21.	Ostatní provozní náklady	90
4.22.	Ostatní finanční výnosy	90
4.23.	Ostatní finanční náklady	90

5.	ZAMĚŠTNANCI, VEDENÍ SPOLEČNOSTI A STATUTÁRNÍ ORGÁNY	91
5.1.	Osobní náklady a počet zaměstnanců	91
5.2.	Poskytnuté půjčky, úvěry či ostatní plnění	91
6.	PODMÍNĚNÉ A DALŠÍ NEUVEDENÉ ZÁVAZKY V ÚČETNICTVÍ	92
6.1.	Závazky nezahrnuté v rozvaze	92
6.1.1.	Ekologické závazky	92
6.2.	Soudní spory	93
6.2.1.	ČEZ Prodej, s.r.o.	93
6.2.2.	ČD Cargo	93
6.3.	Majetkoprávní vztahy	93
6.4.	Budoucí závazky z koridorové výstavby	93
7.	DALŠÍ INFORMACE	94
7.1.	Vznik organizace	94
7.2.	Významné faktory ovlivňující činnost SŽDC	95
7.3.	Vztahy s významnými odběrateli ČD a ČD Cargo	95
7.4.	Ekonomický přínos dlouhodobého majetku	96
7.5.	Privatizace	97
7.6.	Prodej majetku	97
7.6.1.	Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh ZDC	97
7.6.2.	Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh MOZ	97
7.7.	Pronájem majetku	97
7.7.1.	Pronájem majetku vedený v účetním majetku MOZ	97
7.7.2.	Pronájem majetku vedený v účetním majetku ZDC	97
8.	UDÁLOSTI PO DATU ÚČETNÍ ZÁVĚRKY	98
8.1.	Změny v orgánech společnosti	98
8.2.	ČD Cargo	99

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

Účetní závěrka SŽDC za rok 2013 je sestavena ke dni 31. 12. 2013.

Příloha je zpracována za účetní období počínající 1. lednem 2013 a končící dnem 31. prosince 2013 s uvedením významných změn od data vzniku SŽDC.

1.2. PŘEDMĚT ČINNOSTI

Hlavním předmětem činnosti SŽDC je dle zákona o transformaci provozování železniční dopravní cesty, včetně obsluhy dráhy a zajišťování její provozuschopnosti, údržby, modernizace a rozvoje.

SŽDC zajišťovala provozování železniční dopravní cesty po celý rok 2013 vlastními kapacitami.

SŽDC poskytuje železniční dopravní cestu k užívání dopravcům. Výnosy z tohoto užívání jsou realizovány z převážné části od hlavních uživatelů, tj. České dráhy, a.s. („ČD“) a ČD Cargo, a.s. („ČD Cargo“), jak je uvedeno v bodě 7.3.

Další významné zdroje financování SŽDC tvoří dotace, které slouží k pokrytí výdajů na modernizaci a rozvoj a částečně na údržbu, 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. Převzaté závazky jsou předmětem oddlužení viz. bod 3.15.

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 obsluhy dráhy, tj. řízení provozu ve stanicích a na tratích. V souvislosti s převedením obsluhy dráhy převzalo SŽDC také 9 336 zaměstnanců. Vzniklé náklady na tyto činnosti byly před uvedeným datem SŽDC fakturovány a poté 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.

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.

Generální ředitel, Ing. Jiří Kolář, Ph.D., je statutárním orgánem SŽDC, který řídí její činnost a jedná jejím jménem. Jako statutární zástupce generálního ředitele v době jeho nepřítomnosti je do obchodního rejstříku zapsán Ing. Bohuslav Navrátil.

Ke dni 31. 12. 2013 byli ve vedení organizace:

Jméno	Funkce	Datum
Ing. Jiří Kolář, Ph.D.	Generální ředitel	od 19. 4. 2012
Ing. Bohuslav Navrátil	Zástupce generálního ředitele	od 11. 2. 2004
JUDr. Jan Blecha	První náměstek generálního ředitele	od 1. 6. 2012
Ing. Aleš Krejčí	Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku	od 1. 6. 2012
Ing. Mojmír Nejezchleb	Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy	od 1. 7. 2013
Ing. Bohuslav Navrátil	Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy	od 1. 6. 2012
Ing. Tomáš Nachtman	Pověřen řízením úseku řízení provozu	od 11. 9. 2013

PŘÍLOHA ÚČETNÍ ZÁVĚRKY K 31. PROSINCI 2013

Ke dni 31. 12. 2013 byli členy správní rady:

Jméno	Funkce	Datum
Ing. Adolf Jílek	Předseda	od 2. 12. 2008
Ing. Lukáš Hampl	Člen	od 11. 11. 2010
Ing. Jaroslav Deml	Člen	od 28. 3 2013
Ing. František Kopecký, Ph. D.	Člen	od 5. 12. 2013
Mgr. Jiří Matolín, LL.M (CANTAB)	Člen	od 5. 12. 2013
PhDr. Milán Matoušek	Člen	od 5. 12. 2013
Prof. Ing. Zdeněk Votruba, CSc.	Člen	od 5. 12. 2013

Ke dni 31. 12. 2013 byli členy Výboru pro audit:

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

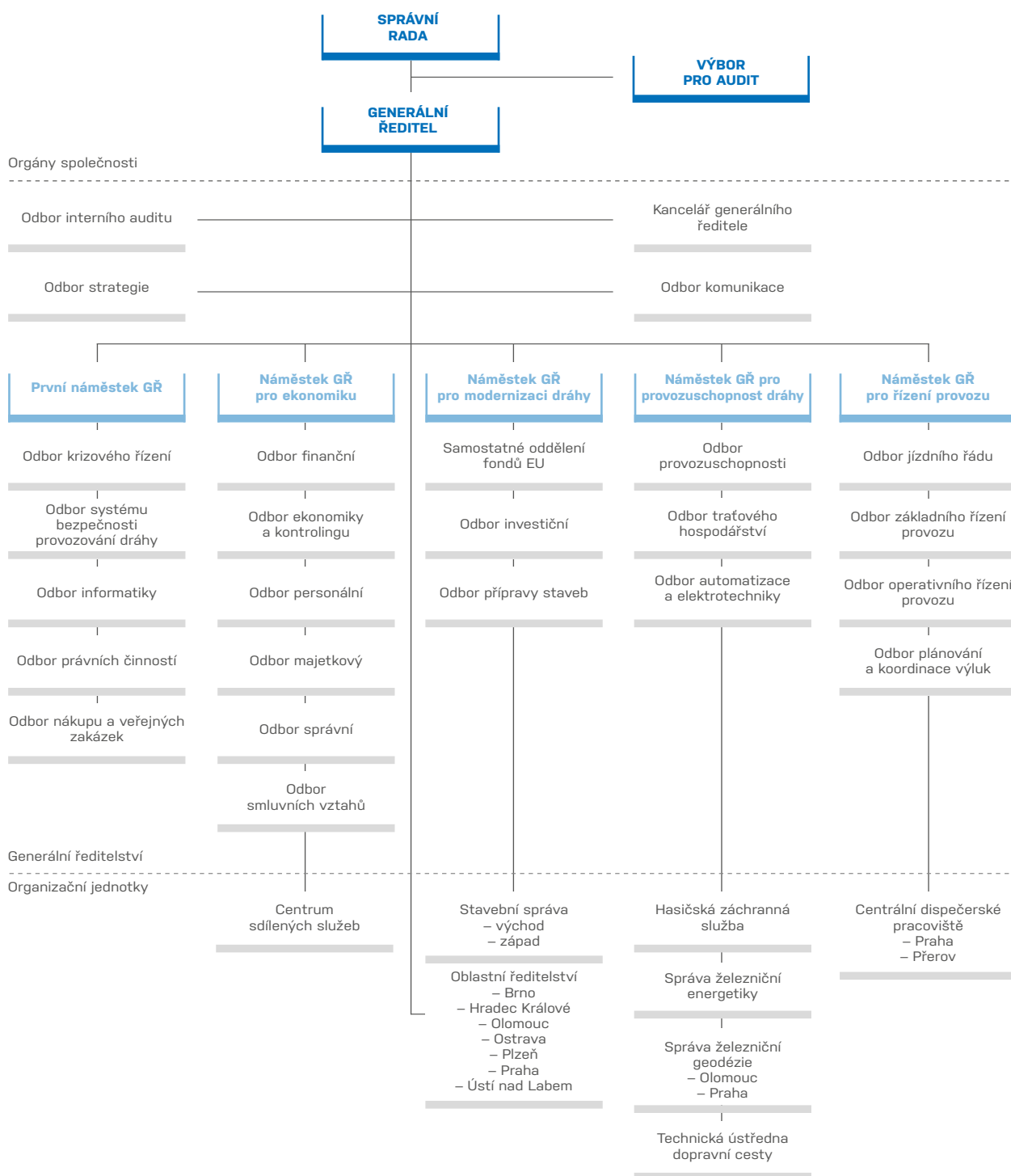
Změny v orgánech společnosti k datu vydání účetní závěrky jsou uvedeny v části 8.

1.4. ZMĚNY V OBCHODNÍM REJSTŘÍKU

Během roku 2013 nebyly zapsány do obchodního rejstříku žádné významné změny. Do obchodního rejstříku jsou uváděny pouze změny ve funkci generálního ředitele a zástupce generálního ředitele.

1.5. ORGANIZAČNÍ STRUKTURA SŽDC K 31. 12. 2013

Organizační strukturu SŽDC k 31. 12. 2013 zobrazuje následující schéma:



2. ÚČETNÍ METODY A OBECNÉ ÚČETNÍ ZÁSADY

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

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

3. PŘEHLED VÝZNAMNÝCH ÚČETNÍCH PRAVIDEL A POSTUPŮ

3.1. DLOUHODOBÝ HNOTNÝ A NEHNOTNÝ MAJETEK

SŽDC hospodaří s majetkem státu ve smyslu zákona o transformaci.

Dlouhodobým majetkem v SŽDC 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 cenu (např. majetky pořízené v rámci koupě části podniku). Dále 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 hmotného 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 na podrozvahových účtech.

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 a budoucí využitelnosti jednotlivých položek nebo skupin majetku v rámci prováděné inventarizace. Opravné položky se tvoří ve výši rozdílu mezi účetní zůstatkovou hodnotou a předpokládanou prodejní cenou nevyužitého majetku, pokud je tato nižší než dosavadní účetní hodnota.

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. Znalecký posudek pro ocenění tzv. „Mrtvé dopravní cesty“ (k 1. 7. 2008) vypracoval znalecký ústav PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o. Znalecký posudek pro ocenění tzv. „Živé dopravní cesty“ (k 1. 9. 2011) vypracoval znalecký ústav E & Y Valuations s.r.o.

Rozdíl mezi celkovou účetní hodnotou aktiv a kupní cenou představuje oceňovací rozdíl k nabytému majetku, který je dle vyhlášky 500/2002 Sb., v platném znění odpisován do nákladů rovnoměrně po dobu 15 let, respektive 180 měsíců.

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

PŘÍLOHA ÚČETNÍ ZÁVĚRKY K 31. PROSINCI 2013

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.

Nakoupené zásoby jsou oceňovány pořizovací cenou, která obsahuje cenu pořízení a vedlejší pořizovací náklady.

Materiál vyzískaný při likvidaci dlouhodobého majetku nebo opravách 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, v platném znění daňové opravné položky. Účetní opravné položky byly vytvořeny k pohledávkám na základě vlastní analýzy platební schopnosti zákazníků a věkové struktury pohledávek, zejména:

- do celkové výše 100 % pohledávek převzatých z ČD, s.o.,
- do celkové výše 100 % ostatních pohledávek se splatností do 30. 6. 2013.

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 3.16.), při opravách účetních chyb v evidenci pozemků narovnaním na katastr nemovitostí 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. SŽDC čerpá FKSP dle schválených zásad a v souladu s Podnikovou kolektivní smlouvou.

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 restrukturalizaci, na nevyplacené mzdové a osobní a ostatní náklady („MOON“), na náhrady škod a na hrozící sankce.

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 aktualizována k datu účetní závěrky.

PŘÍLOHA ÚČETNÍ ZÁVĚRKY K 31. PROSINCI 2013

Rezerva na restrukturalizaci je tvořena v případě organizační změny po konci účetního období, která byla ohlášena v průběhu vykazovaného období. Rezerva je vypočtena ve výši odstupného zaměstnancům, kterých se reorganizace dotýká.

Rezerva na nevyplacené mzdové osobní a ostatní náklady („MOON“) je tvořena objemem předpokládaných mezd řídicích pracovníků na základě vyhodnocení plnění ukazatelů KPI.

Rezerva na náklady z titulu náhrad škod je tvořena na základě právního stanoviska.

Rezervy na hrozící sankce jsou tvořeny v případech, kdy byly vydány platební výměry nebo obdobná rozhodnutí, ale dosud nebyla ukončena všechna řízení umožňující odvrácení povinnosti úhrady sankcí. Tvoří se s přihlédnutím k odhadu výsledku těchto řízení a ve výši vydaných platebních výměrů případně ve výši stanovené právními předpisy.

3.8. TRANSAKCE V CIZÍCH MĚNÁCH

Pro účtování položek v cizích měnách je používán pevný kurz České národní banky („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 účetní závěrky jsou položky majetku a závazků vyjádřené v cizích měnách přepočteny na české koruny podle kurzu ČNB platného k tomuto dni, tj. k 31. 12. 2013.

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

SŽDC nepoužívá žádné finanční nástroje k zajištění kurzových rizik.

3.9. DANĚ Z PŘÍJMŮ

Splatná daň zahrnuje odhad daně vypočtený z daňového základu s použitím daňové sazby platné v první den účetního období a veškeré doměrky a vratky za minulá období. 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.

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

O odložené daňové pohledávce se účtuje pouze tehdy, je-li pravděpodobné, že bude v následujících účetních obdobích uplatněna. 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 kurzy, 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.

Ocenění finančních derivátů ovlivňuje vývoj úrokových sazeb na mezibankovním trhu.

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

3.11. DOTACE

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

Neinvestiční dotace představují především dotace od Státního fondu dopravní infrastruktury („SFDI“) a ze státního rozpočtu ČR. Tyto dotace slouží k úhradě nákladů spojených se zabezpečením provozuschopnosti železniční dopravní cesty a jejího provozování. Po vyúčtování nákladů je dotace zúčtována ve prospěch ostatních provozních výnosů.

Investiční dotace představují dotace na pokrytí výdajů spojených s rekonstrukcí a modernizací železniční 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 investiční 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 nezpochybnitelný nárok na dotaci vzniká až použitím a vyúčtováním prostředků dotace poskytovateli. Do doby použití a vyúčtování, prostředky náleží poskytovateli.

Část investičních dotací přijatých od SFDI představuje tzv. předfinancování, kde se předpokládá, že tato dotace bude následně uhrazena dotací ze zdrojů Evropské unie („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.

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. ZMĚNY V ÚČETNÍCH METODÁCH

V roce 2013 nedošlo ke změnám účetních metod.

3.15. ODDLUŽENÍ

Ke dni svého vzniku převzala SŽDC dlouhodobé závazky vyplývající z garantovaných úvěrových smluv na financování koridorů a jiných programů, za které ručí stát ve smyslu zákona o transformaci. Dluhovou službu ze všech úvěrových smluv realizuje Ministerstvo financí.

Všechny úhrady jistin a úroků, splacení dluhopisů včetně úroků provedené ministerstvem se v účetnictví SŽDC evidují jako dlouhodobé závazky vůči státnímu rozpočtu.

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.

3.16. PRIVATIZACE

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

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

Ministerstvo financí realizovalo v roce 2013 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.

3.17. 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.

PŘÍLOHA ÚČETNÍ ZÁVĚRKY K 31. PROSINCI 2013

3.18. PRONÁJEM MAJETKU

SŽDC pronajímá majetek tvořící železniční dopravní cestu a současně i majetek určený k úhradě závazků převzatých od ČD, s.o.

4. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE K ROZVAZE A VÝKAZU ZISKU A ZTRÁTY

4.1. DLOUHODOBÝ NEHMOTNÝ MAJETEK

	Ostatní nehmotný majetek	Nedokončený nehmotný majetek	Zálohy	Software	Celkem
Pořizovací cena					
Zůstatek k 1. 1. 2013	3 853	56 649	12	353 339	413 853
Přírůstky	351	14 123	31	91 281	105 786
Úbytky	-41	-46	--	--	-87
Přeúčtování do podrozvahové evidence	--	-28 114	--	--	-28 114
Přeúčtování	--	-27 964	--	27 964	--
Zůstatek k 31. 12. 2013	4 163	14 648	43	472 584	491 438
Oprávký					
Zůstatek k 1. 1. 2013	2 349	--	--	260 042	262 391
Odpisy	646	--	--	76 595	77 241
Oprávký k úbytkům	-20	--	--	--	-20
Přeúčtování	--	--	--	--	--
Zůstatek k 31. 12. 2013	2 975	--	--	336 637	339 612
Zůstatková hodnota 1. 1. 2013	1 504	56 649	12	93 297	151 462
Zůstatková hodnota 31. 12. 2013	1 188	14 648	43	135 947	151 826

Přírůstky softwaru představují především pořízení technických softwarových aplikací a centrálních systémů.

4.2. DLOUHODOBÝ H MOTNÝ 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. 2013	6 557 978	134 700 341	19 532 542	706 989	8 359 234	3 402 817	496	83 276	173 343 673
Přírůstky	24 430	1 203 344	223 726	10 904	--	7 293 293	--	44 584	8 800 281
Úbytky	-19 931	-461 270	-437 044	-2 190	--	-5 004	--	-17 519	-942 958
Přeúčtování do podrozvahy	--	--	--	--	--	-8 260 031	--	--	-8 260 031
Přeúčtování	3	85 181	44 031	10 401	--	-139 616	--	--	--
Zůstatek k 31. 12. 2013	6 562 480	135 527 596	19 363 255	726 104	8 359 234	2 291 459	496	110 341	172 940 965
Oprávk									
Zůstatek k 1. 1. 2013	--	79 757 198	13 388 342	417 460	2 425 515	--	--	--	95 988 515
Odpisy ¹	--	2 764 161	731 770	63 491	557 282	--	--	--	4 116 704
Oprávk k úbytkům	--	-414 171	-318 261	-1 500	--	--	--	--	-733 934
Přeúčtování	--	14 207	-14 207	--	--	--	--	--	--
Zůstatek k 31. 12. 2013	--	82 121 395	13 787 644	479 451	2 982 797	--	--	--	99 371 287
Opravné položky									
Zůstatek k 1. 1. 2013	19 929	200 842	13 592	447	--	66 375	--	--	301 185
Změna stavu opr. položek	-13 869	-48 515	-6 237	-48	--	-959	--	--	-69 628
Zůstatek k 31. 12. 2013	6 060	152 327	7 355	399	--	65 416	--	--	231 557
Zůst. hodn. 1. 1. 2013	6 538 049	54 742 301	6 130 608	289 082	5 933 719	3 336 442	496	83 276	77 053 973
Zůst. hodn. 31. 12. 2013	6 556 420	53 253 874	5 568 256	246 254	5 376 437	2 226 043	496	110 341	73 338 121

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

Nejvýznamnější přírůstky hmotného majetku zařazeného do užívání v roce 2013 představují bezúplatné převody majetku v reprodukční pořizovací ceně 1 274 744 tis. Kč. Jedná se například o železniční most v Kolíně převzatý od Ředitelství vodních cest České republiky.

PŘÍLOHA ÚČETNÍ ZÁVĚRKY K 31. PROSINCI 2013

Nejvýznamnější úbytky hmotného majetku v roce 2013 představuje likvidace majetku z důvodu nové investiční výstavby v souvislosti s modernizací železničních koridorů v pořizovací ceně 613 488 tis. Kč a zůstatkové ceně 135 996 tis. Kč a prodej nemovitého majetku v pořizovací ceně 121 815 tis. Kč a zůstatkové ceně 38 935 tis. Kč.

Zůstatek nedokončeného hmotného majetku představuje výstavbu železničních koridorů, jak je popsáno v bodě 6.4., a stavební díla modernizace a rekonstrukce železniční dopravní cesty nedokončená k 31. 12. 2013. Jedná se např. o rekonstrukce železniční stanice Přerov a Optimalizace trati Mosty u Jablunkova – Bystřice nad Olší.

Přírůstky nedokončeného majetku představuje především pořizovací cenu železničních koridorů a staveb modernizace a rekonstrukce železniční dopravní cesty realizované v roce 2013, u nichž nedošlo do 31. 12. 2013 k zaúčtování dotace, ze které jsou financovány. Přeučtování do podrozvahy je provedeno v okamžiku zúčtování investiční dotace, která poníží pořizovací cenu majetku. V roce 2013 byl na podrozvahové účty převeden dotovaný hmotný a nehmotný majetek v celkové hodnotě 8 288 145 tis. Kč (2012 – 8 561 769 tis. Kč).

4.2.2. Investiční dotace

Celková částka přijatých investičních dotací za rok 2012 a 2013:

(údaje v tis. Kč)	1. 1.–31. 12. 2012	1. 1.–31. 12. 2013
SFDI na výstavbu a modernizaci, nár. podíl, OPD, EIB	9 429 317	8 677 669
Předfinancování	89 152	20 264
Investiční dotace ze SFDI celkem včetně předfinancování	9 518 469	8 697 933
Fondy EU	62 853	50 084
Příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	10 000	2 700
Státní fond životního prostředí	--	528
Investiční dotace celkem	9 591 322	8 751 245

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

Dotace přijaté ze SFDI formou předfinancování v roce 2013 činily 20 264 tis. Kč a v roce 2012 činily 89 152 tis. Kč.

V roce 2013 byly poskytnuty finanční prostředky z Operačního programu Doprava ve výši 3 723 316 tis. Kč a v roce 2012 ve výši 4 099 541 tis. Kč.

V roce 2013 byly v SŽDC zahájeny projekty, které čerpají dotace z Operačního programu Životního prostředí („OPŽP“). Poskytovatelem těchto dotací je Státní fond životního prostředí („SFŽP“). Evropský podíl předfinancovává SFDI a zároveň se i částečně na financování podílí.

4.2.3. Majetek neuvedený v rozvaze

Hodnota dlouhodobého majetku financovaného z dotací a z ostatních zdrojů zaúčtovaného na podrozvahových účtech k 31. 12. 2013 činí 157 823 724 tis. Kč. K 31. 12. 2012 činila pořizovací cena 149 713 049 tis. Kč.

Celková hodnota drobného hmotného majetku neuvedeného v rozvaze k 31. 12. 2013 je 809 350 tis. Kč a k 31. 12. 2012 byla 960 769 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.

Důsledkem úspor došlo ke snížení stavu drobného hmotného majetku v operativní evidenci o 151 419 tis. Kč.

4.2.4. Přehled pohybů majetku financovaného z dotací evidovaného na podrozvahových účtech

	Software	Ostatní nehmotný majetek	Nedok. nehmotný majetek	Pozemky	Stavby	Stroje a zařízení	Dopravní prostředky	Nedok. hmotný majetek	Celkem
Požizovací cena									
Zůstatek k 1. 1. 2013	10 919	24 979	2 855	508 623	89 382 476	24 292 232	327 473	35 163 492	149 713 049
Přírůstky (Přeúčtování z rozvahy)	--	102	28 013	39 872	286 541	257 860	455	7 675 302	8 288 145
Úbytky	--	--	-17	--	-21 623	-59 998	--	-95 832	-177 470
Přeúčtování	27 284	597	-27 881	19 335	6 427 786	1 106 322	3 061	-7 556 504	--
Zůstatek k 31. 12. 2013	38 203	25 678	2 970	567 830	96 075 180	25 596 416	330 989	35 186 458	157 823 724

Nedokončený hmotný majetek tvoří především stavby modernizace a rekonstrukce železniční dopravní cesty, které nebyly do dne účetní závěrky řádně zkolaudovány a nemohly být proto účetně uvedeny do používání.

Nejvýznamnější přírůstky nedokončeného hmotného majetku v roce 2013 představují stavby Modernizace trati Votice - Benešov u Prahy, Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany, Rekonstrukce železniční stanice Přerov, Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 2. stavba, a Optimalizace trati Mosty u Jablůnkova – Bystřice nad Olší.

Nejvýznamnější úbytek nedokončeného hmotného majetku v roce 2013 představuje zával tunelu během optimalizace trati Mosty u Jablůnkova - Bystřice nad Olší.

4.2.5. Majetek daný do zástavy

SŽDC neměla k 31. 12. 2013 ani k 31. 12. 2012 žádný majetek zatížený zástavním právem.

4.2.6. Majetek ve finančním a operativním pronájmu

K 31. 12. 2013 eviduje SŽDC dlouhodobý majetek pořízený na operativní a zpětný leasing v celkové pořizovací ceně 386 509 tis. Kč (2012 – 127 922 tis. Kč). Operativním leasingem jsou na základě smlouvy pronajaty osobní automobily. Zpětným leasingem jsou pronajata drobná kolejová vozidla (MUV – motorový univerzální vozík) sloužící pro opravy a údržbu železniční dopravní cesty.

PŘÍLOHA ÚČETNÍ ZÁVĚRKY K 31. PROSINCI 2013

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 v ročním objemu cca 72 mil. Kč (2012 – 77 mil. Kč) a kancelářské prostory pro zaměstnance řízení provozu v ročním objemu cca 39 mil. Kč (2012 – 43 mil. Kč). Nájemní smlouvy jsou uzavřeny na dobu neurčitou s výpovědní dobou a možností snižování velikosti pronajatých prostor.

4.2.7. Bezúplatně pořízený majetek

V roce 2013 SŽDC bezúplatně pořídila dlouhodobý hmotný majetek v reprodukční pořizovací ceně 1 274 744 tis. Kč (2012 – 10 470 tis. Kč) a darem nenabyla žádný dlouhodobý majetek (2012 – 17 017 tis. Kč). Kumulativně do konce roku 2013 eviduje SŽDC bezúplatně nabytý nebo darem získaný dlouhodobý majetek v pořizovací ceně 2 606 622 tis. Kč (2012 – 1 237 724 tis. Kč). Bezúplatně pořízený a darovaný majetek představuje majetek zařazený do evidence Dlouhodobého hmotného majetku na základě smluvního ujednání, obvykle smlouvy o bezúplatném převodu či darovací. Jedná se především 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. 2012	Zůstatek k 31. 12. 2013
Materiál na skladě	386 605	328 272
Materiál na cestě	74	116
Nedokončená výroba	236	39
Zboží na skladě	10	8
Zálohy poskytnuté na zásoby	53	14
Opravná položka k zásobám	-5 094	- 2 539
Zásoby celkem	381 884	325 910

Celkový stav zásob ovlivnilo snížení materiálu na skladě o 58 333 tis. Kč. Došlo ke snížení stavu materiálu ve střediscích svrškového materiálu o 40 600 tis. Kč. Zároveň došlo ke snížení stavu zásob ostatních jednotek o 12 447 tis. Kč a snížením stavu zásob ve skladu výstrojních součástí Hradec Králové o 5 286 tis. Kč.

Opravné položky ve výši 2 539 tis. Kč byly vytvořeny na základě posouzení využitelnosti dílčí inventarizační komise ve skladu výstrojních součástí Hradec Králové k zásobám ve výši 2 379 tis. Kč, dále u skladu svrškového materiálu Hranice, OŘ Hradec Králové, OŘ Olomouc, OŘ Brno, OŘ Ústí nad Labem a OŘ Plzeň.

4.4. KRÁTKODOBÉ POHLEDÁVKY

4.4.1. Pohledávky z obchodních vztahů

Věková struktura krátkodobých pohledávek z obchodních vztahů:

(údaje v tis. Kč)								
31. 12. 2012	Do splatnosti	Po splatnosti (dnů)					Celkem po splatnosti	Celkem
		0-90 dní	91-180	181-365	1-2 roky	2 roky a více		
Brutto	1 266 578	76 116	85 515	9 741	80 650	573 700	825 722	2 092 300
Opr. položka	--	--	--	-5 331	-3 397	-506 720	-515 448	-515 448
Netto	1 266 578	76 116	85 515	4 410	77 253	66 980	310 274	1 576 852

(údaje v tis. Kč)								
31. 12. 2013	Do splatnosti	Po splatnosti (dnů)					Celkem po splatnosti	Celkem
		0-90 dní	91-180	181-365	1-2 roky	2 roky a více		
Brutto	1 359 589	65 224	62 520	10 722	149 871	643 166	1 048 547	2 291 092
Opr. položka	--	--	--	-5 897	-109 145	-638 568	-753 610	-753 610
Netto	1 359 589	65 224	62 520	4 825	40 726	4 598	177 893	1 537 482

Celkový stav pohledávek k 31. 12. 2013 zaznamenal mírný pokles proti předchozímu roku. Podstatnou výši pohledávek ve splatnosti i po splatnosti tvoří pohledávky za použití dopravní cesty a využívání komunikačních technologií za ČD a ČD Cargo.

Součástí opravných položek je částka 473 609 tis. Kč (včetně 2 522 tis. Kč nedaňové OP) zaúčtovaná k pohledávkám za ČD Cargo z titulu neuhrazených faktur za dodávku trakční elektrické energie, za použití dopravní cesty a služeb Technické ústředny, dále viz bod 6.2.2.

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. 2013 činí 112 981 tis. Kč (2012 – 112 981 tis. Kč), k pohledávce je vytvořena opravná položka v hodnotě 112 981 tis. Kč (2012 – 112 981 tis. Kč).

4.4.2. Stát – daňové pohledávky

Daňové pohledávky k 31. 12. 2013 jsou tvořeny zejména pohledávkou z titulu daně z přidané hodnoty v celkové výši 117 009 tis. Kč, k 31. 12. 2012 byla tato pohledávka evidována ve výši 80 269 tis. Kč.

PŘÍLOHA ÚČETNÍ ZÁVĚRKY K 31. PROSINCI 2013

4.4.3. Jiné pohledávky

Struktura jiných pohledávek:

(údaje v tis. Kč)		
Druh pohledávky	Stav k 31. 12. 2012	Stav k 31. 12. 2013
Pohledávky převzaté po ČD, s.o.	11 138	9 934
Z toho:		
Škody vzniklé na majetku ČD, s.o.	8 421	7 422
Ostatní	2 717	2 512
Pohledávky z titulu náhrady škod	66 130	73 164
Pohledávky z koupě části podniku	22 390	22 390
Zálohový příděl do Fondu kulturních a sociálních potřeb („FKSP“)	58 875	--
Ostatní	2 837	3 765
Jiné pohledávky celkem	161 370	109 253
Opravné položky	-98 062	-104 189
Jiné pohledávky celkem netto	63 308	5 064

V částce pohledávky z titulu náhrady škod jsou významné položky, které se týkají škody z titulu pádu mostu v železniční stanici Studénka ve výši 3 708 tis. Kč (2012 – 3 708 tis. Kč) předané k právnímu vymáhání, škody při vykojení vlaku během realizace stavebních prací rovněž předané k právnímu vymáhání ve výši 9 302 tis. Kč (2012 – 9 302 tis. Kč), reklamace nefunkčního modulu ultrazvukové kontroly kolejnic ve výši 9 400 tis. Kč (2012 – 9 400 tis. Kč), vymáhání škody na zabezpečovacím zařízení ve výši 2 888 tis. Kč (2012 – 2 888 tis. Kč), soudní cestou vymáhaná škoda, která byla způsobena při vzniku mimořádné události v železniční stanici Prackovice nad Labem a železniční stanici Lovosice, která činí celkem 20 985 tis. Kč (2012 – 20 985 tis. Kč) a dále škoda ve výši 4 364 tis. Kč (2012 – 0 tis. Kč) za nedovolené vytěžení dřeva podél trati.

4.5. DOHADNÉ ÚČTY AKTIVNÍ

(údaje v tis. Kč)	Zůstatek k 31. 12. 2012	Zůstatek k 31. 12. 2013
Očekávaná dotace z fondů EU (viz bod 3.11.)	193 335	133 315
Dohadná položka k přeúčtování nákladů na správu bytových objektů, jejichž prodej nenabyl právní moci	269	--
Dohadná položka podílu přenosu sítě ČD	1 373	1 154
Nevyfakturovaná spotřeba el. energie	8 997	8 576
Nárok na pojistné plnění od pojišťovny	579	9 104
Hasičské záchranné služby pro ČD	6 147	15 000
Hasičské záchranné služby pro ČD Cargo, a.s.	4 921	1 042
Dohadná položka k uplatnění škod	90 315	69 607
Odběr tepla nájemci	6 290	4 885
Nájemné železničních kabelových sítí	24 360	25 642
Ostatní položky	11 213	7 397
Dohadné účty aktivní celkem	347 799	275 722
Opravné položky	--	--
Dohadné účty aktivní celkem netto	347 799	275 722

Nárok na obdržení dotace z fondů EU v roce 2013 ve výši 133 315 tis. Kč souvisí zejména projekty TEN-T (Veselí – Doubí II, Lubahn), technickou pomocí OPD (Sudoměřice – Votice, Hradec Králové – Chrudim, Brno zastávka, rekonstrukce žst Břeclav a další) a OPŽP (Všetaty – Prostřední Žleb). Dotace byly v roce 2014 obdrženy.

Služby HZS pro ČD a ČD Cargo byly poskytnuty na základě smlouvy o sdružení v roce 2013, jejich fakturace na základě vyúčtování proběhla v roce 2014 dle skutečných nákladů.

Největšími částkami uplatňovaných škod v dohadných položkách jsou uplatňované škody při vykolejení vlaku v železniční stanici Štětí a železniční stanici Liběchov v roce 2012 a dále v železniční stanici Blansko.

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

4.6. DERIVÁTOVÉ FINANČNÍ NÁSTROJE

(údaje v tis. Kč)	31. 12. 2012 Reálná hodnota	31. 12. 2013 Reálná hodnota
Deriváty určené k obchodování:		
Úrokové swapy	-31 696	--
Celkem	-31 696	--

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 byla platná do 31. 12. 2013. Zajištění úrokových sazeb se vázalo k postupnému čerpání úvěrové linky až do 1,5 mld. Kč a bylo stanoveno na bázi fixu 3M PRIBOR.

Dopad změny reálné hodnoty z přecenění derivátu je uveden ve „Výkazu zisku a ztráty“ na řádcích Ostatní finanční náklady (4.23) a Ostatní finanční výnosy (4.22).

4.7. KRÁTKODOBÝ FINANČNÍ MAJETEK

(údaje v tis. Kč)	31. 12. 2012	31. 12. 2013
Pokladní hotovost a peníze na cestě	1 560	2 058
Ceniny	303	437
Účty v bankách	1 043 022	985 649
Finanční majetek celkem	1 044 885	988 144

Hodnota položky Účty v bankách je ovlivněna čerpáním povoleného debetního limitu kontokorentního úvěru v částce 1 257 016 tis. Kč (2012 – 660 342 tis. Kč) (viz bod 4.13.3.). Po započtení vlivu načerpaného kontokorentního úvěru představuje k 31. 12. 2013 celkový zůstatek netto pozice SŽDC vůči bankám kontokorentní úvěr ve výši 271 367 tis. Kč (2012 – pohledávka 382 680 tis. Kč).

PŘÍLOHA ÚČETNÍ ZÁVĚRKY K 31. PROSINCI 2013

4.8. NÁKLADY PŘÍŠTÍCH OBDOBÍ

Tuto položku tvoří zejména časově rozlišené provozní náklady SŽDC týkající se běžné činnosti následujícího roku (pojištění, předplatné, dálniční známky, jednorázové platby ke zpětným leasingům speciálních drážních vozidel MUV a MVTV apod.).

4.9. VLASTNÍ KAPITÁL

Přehled pohybů vlastního kapitálu za období od 1. ledna 2013 do 31. prosince 2013

	Základní kapitál	Kapitálové fondy	Zákonný rezervní fond/ Nedělitelný fond	Statutární a ostatní fondy	Nerozděl. zisk minulých let	Jiný výsledek hospodaření minulých let	Výsledek hospod. běžného období	Celkem
Zůstatek k 1. 1. 2013	52 728 589	966 562	996 450	54 011	4 133 812	--	75 459	58 954 883
Inventarizační nálezy majetku	--	14 956	--	--	--	--	--	14 956
Bezúplatné převody majetku a ostatní převody	1 273 423	72	--	--	--	--	--	1 273 495
Privatizovaný majetek	-5 242	--	--	--	--	--	--	-5 242
Rozdělení výsledku hospodaření	--	--	7 546	67 913	--	--	-75 459	--
Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb	--	--	- 46 153	-108 462	--	--	--	-154 615
Jiný výsledek hospodaření	--	--	--	--	--	-5 739	--	-5 739
Výsledek hospodaření za běžné období	--	--	--	--	--	--	-2 201 381	-2 201 381
Zůstatek k 31. 12. 2013	53 996 770	981 590	957 843	13 462	4 133 812	-5 739	-2 201 381	57 876 357

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

Hodnota základního kapitálu byla v roce 2013 v souladu s Českým účetním standardem č. 22 snížena o zůstatkovou hodnotu privatizovaného majetku.

Základní kapitál byl v roce 2013 ovlivněn delimitací - bezúplatně přijatý majetek činí 1 274 744 tis. Kč a předaný 1 321 tis. Kč.

Z důvodu zpřesňování transformace ČD, s.o. nebyl do majetku a souvztažně do vlastního kapitálu SŽDC zaúčtován v roce 2013 žádný přírůstek ani úbytek majetku. V roce 2013 byly na základě provedení fyzické inventarizace zařazeny pozemky v reprodukční pořizovací ceně 14 956 tis. Kč.

Jiný výsledek hospodaření představuje především doúčtování odpisů majetku v rámci inventarizací.

4.10. REZERVY

(údaje v tis. Kč)	Zůstatek k 31. 12. 2012	Tvorba	Čerpání	Zůstatek k 31. 12. 2013
Rezerva na soudní spory	1 966 030	154 459	17 237	2 103 252
Rezerva na odškodnění pracovních úrazů a nemocí z povolání	73 829	60 828	73 829	60 828
Rezerva na příplatky k důchodům	38 987	33 573	38 987	33 573
Rezerva na náklady z náhrad škod – ČD Cargo	189 214	--	189 214	--
Rezerva na nevyplacené mzdové osobní a ostatní náklady	--	40 000	--	40 000
Rezerva na porušení rozpočtové kázně	458 995	--	458 995	--
Rezervy celkem	2 727 055	288 860	778 262	2 237 653

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 rezerv představuje rezerva na náhradu škody uplatněné ČEZ Prodej, s.r.o. z titulu neodebrání nasmlouvaného množství elektrické energie v letech 2010 a 2011 (viz bod 6.2.1.).

4.11. DLOUHODOBÉ ZÁVAZKY

4.11.1. Závazky z obchodních vztahů

(údaje v tis. Kč)		
Druh závazku	31. 12. 2012	31. 12. 2013
Pozastávky	524 060	181 528
Vádia, kauce, jistoty	3 000	3 000
Peněžní kauce přijaté od odběratelů	14 948	15 618
Celkem	542 008	200 146

Snížení pozastávek je způsobeno uvolněním pozastávek zhotovitelům po uplynutí smluvní doby v průběhu roku 2013.

4.11.2. Jiné závazky

(údaje v tis. Kč)		
Věřitel	31. 12. 2012	31. 12. 2013
MF ČR – úhrada dle státní záruky za úroky z úvěrů po prominutí	280 011	166 855
MF ČR – úhrada dle státní záruky za jistiny z úvěrů po prominutí	1 130 627	886 797
Celkem	1 410 638	1 053 652

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

V roce 2005 bylo přijato usnesení vlády ČR č. 1553 o způsobu promíjení těchto závazků (viz bod 3.15.). V roce 2013 byly prominuty závazky ve výši 2 446 mil. Kč a v roce 2012 ve výši 5 646 mil. Kč.

PŘÍLOHA ÚČETNÍ ZÁVĚRKY K 31. PROSINCI 2013

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		
2012	3 137 122	20 036	737	1 777	-109	67	22 508	3 159 630
2013	2 421 957	16 818	280	375	111	-87	17 497	2 439 454

Podstatná část závazků ve lhůtě splatnosti se týká investiční výstavby provedená zhotoviteli Subterra a.s., Viamont DSP a.s. a OHL ŽS, a.s.

4.12.2. Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění

Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění činí 244 005 tis. Kč (2012 – 244 705 tis. Kč). Žádné z těchto závazků nejsou po lhůtě splatnosti.

4.12.3. Stát – daňové závazky a dotace

(údaje v tis. Kč)	Zůstatek k 31. 12. 2012	Zůstatek k 31. 12. 2013
Nevyčerpané investiční dotace ze SFDI	28 191	5 914
Vratná dotace SFDI – TEN-T	87 143	61 217
Vratná dotace SFŽP – OPŽP	--	1 292
Vratná dotace ze SFDI – FS	40 813	4 717
Vratná dotace – OPD	70 469	70 469
Investiční dotace TEN-T	308 431	198 509
Příspěvky měst, obcí, krajů a dalších subjektů na investice	9 875	4 622
Daň z příjmů sražená zaměstnancům	64 918	65 649
Ostatní daně	281	1 279
Daňové závazky a dotace celkem	610 121	413 668

Převážná část zůstatku investičních dotací k 31. 12. 2013 je představována závazkem z nevyčerpaných dotací EU – TEN-T ve výši 198 509 tis. Kč (2012 – 308 431 tis. Kč). V roce 2012 byl zůstatek z předfinancování investičních dotací ve smyslu vratné dotace (viz bod 3.11.) u staveb spolufinancovaných ze zdrojů EU, a to ve výši 198 425 tis. Kč, v roce 2013 je zůstatek z předfinancování staveb 137 695 tis. Kč.

Daňové nedoplatky u místně příslušných finančních orgánů SŽDC neviduje.

4.12.4. Krátkodobé přijaté zálohy

Krátkodobé přijaté zálohy k 31. 12. 2013 činí 100 166 tis. Kč a k 31. 12. 2012 činily 117 912 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. 2012	Zůstatek k 31. 12. 2013
Nevyfakturované neinvestiční dodávky	336 244	365 675
Nevyfakturované investiční dodávky	--	5 610
Dohadná položka nákladových úroků na koridory	21 214	17 167
Ostatní	12 849	12 965
Dohadné účty pasivní celkem	370 307	401 417

V nevyfakturovaných neinvestičních dodávkách je vzhledem k stále probíhajícímu soudnímu řízení o ceny za použití železniční dopravní cesty zaúčtována dohadná položka na poplatky ve výši rozdílu ceníku roku 2011 a roku 2012, dále dohadné vedlejší náklady, které souvisejí s nájmy, a náklady na interní spotřebu elektrické energie.

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 železničních koridorů ve smyslu vládních usnesení č. 798/1999 a 1201/2000. Tyto úvěry budou předmětem oddlužení (viz bod 3.15). Dále do dluhového portfolia patří negarantovaný úvěr od ČS, a.s. na racionalizační akce, kde SŽDC hradí všechny náklady související s úvěrovou smlouvou, včetně úroků z vlastních zdrojů.

(údaje v tis. Kč)						
Banka	Měna	Zůstatek k 31. 12. 2012	Čerpání 1-12/2013	Splátky 1-12/2013	Kurzové rozdíly	Zůstatek k 31. 12. 2013
I. koridor:						
KfW Frankfurt	EUR	96 404	--	34 254	7 961	70 111
EIB Lucemburk	EUR	415 949	--	221 297	32 225	226 877
Japon. EXIM bank	JPY	355 848	--	165 305	-38 152	152 391
EIB Lucemburk	EUR	570 828	--	130 312	43 815	484 331
Komerční banka, a.s.	CZK	347 000	--	174 000	--	173 000
KfW Frankfurt	EUR	462 576	--	82 182	40 123	420 517
II. koridor:						
EIB Lucemburk	EUR	1 340 800	--	357 113	113 313	1 097 000
EIB Lucemburk	EUR	2 298 514	--	305 406	200 891	2 193 999
KfW Frankfurt	EUR	1 156 849	--	274 037	98 741	981 553
Mezisoučet		7 044 768	--	1 743 906	498 917	5 799 779
Racionalizační akce						
ČS, a.s.	CZK	899 995	--	150 000	--	749 995
Mezisoučet		899 995	--	150 000	--	749 995
Celkem		7 944 763	--	1 893 906	498 917	6 549 774

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.

PŘÍLOHA ÚČETNÍ ZÁVĚRKY K 31. PROSINCI 2013

4.13.2. Přehled splatnosti úvěrů

(údaje v tis. Kč)	Splaceno v roce 2013	Splatné v roce 2014	Splatné v následujících letech
Dlouhodobé úvěry	1 893 906	1 963 552	4 586 222
Celkem	1 893 906	1 963 552	4 586 222

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. Ministerstvo financí. V okamžiku úhrady splátky státem je daná položka převedena na účet Jiných dlouhodobých závazků. V roce 2013 Ministerstvo financí na jistinách zaplatilo celkem 1 743 906 tis. Kč.

Dluhová služba vyplývající z negarantovaného úvěru poskytnutého ČS, a.s. byla hrazena z vlastních zdrojů ve výši 150 000 tis. Kč.

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

4.13.3. Krátkodobé bankovní úvěry

(údaje v tis. Kč)	31. 12. 2012	31. 12. 2013
Kontokorentní účet	660 342	1 257 016
Krátkodobé bankovní úvěry	660 342	1 257 016

V závěru roku 2013 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. 2012	31. 12. 2013
Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	-4 047 076	-4 036 332
Opravné položky k majetku	53 439	42 845
Opravné položky k zásobám	968	482
Pohledávky z obchodních vztahů	28 999	53 669
Rezervy	474 536	425 154
Celkem odložená daň (pohledávka +, závazek -)	-3 489 134	-3 514 182

SŽDC eviduje daňové ztráty ve výši 2 920 467 tis. Kč (2012 – 4 494 046 tis. Kč). K 31. 12. 2013 ani 31. 12. 2012 nebylo o odložené daňové pohledávce z titulu daňových ztrát účtováno z důvodu nejistoty při stanovení a dosahování zdanitelných základů, proti kterým by mohla být v budoucnu použita. V souladu s účetními postupy uvedenými v bodě 3.9. byla pro výpočet odložené daně použita daňová sazba 19 % (2012 – 19 %).

4.15. ČASOVÉ ROZLIŠENÍ

(údaje v tis. Kč)	Zůstatek k 31. 12. 2012	Zůstatek k 31. 12. 2013
Dohoda o narovnání – paušální náhrada budoucích nákladů	79 364	78 787
Nájemné přijaté předem	2 308	929
Výdaje příštích období na odvod za nedodržení povinného podílu osob se ZP	27 234	28 418
Výdaje příštích období – doklady přijaté po ročním zúčtování DPH	15 457	5 713
Pořízení software	--	48 771
Ostatní	8 681	10 737
Časové rozlišení pasiv celkem	133 044	173 355

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)	Rok 2012	Rok 2013
Položka		
Výnosy z použití dopravní cesty ČD – nákladní doprava	41 970	34 538
Výnosy z použití dopravní cesty ČD – osobní doprava	1 579 023	1 652 148
Výnosy z použití dopravní cesty ČD Cargo, a.s. – nákladní doprava	2 234 696	1 791 625
Výnosy z použití dopravní cesty mimo skupinu ČD – nákladní doprava	552 312	641 426
Výnosy z použití dopravní cesty mimo skupinu ČD – osobní doprava	48 409	92 238
Výnosy za provozování dráhy	72 943	86 630
Tržby za nájmy	268 708	234 503
Tržby za ostatní externí služby	434 584	415 896
Tržby za elektrickou energii	1 677 167	1 853 610
Tržby od cizích dopravců za poskytnuté služby (mimořádné zásilky, apod.)	2 289	2 363
Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb celkem	6 912 101	6 804 977

Veškeré výnosy byly realizovány v tuzemsku.

Vývoj tržeb z použití dopravní cesty v roce 2013 byl kromě naturálních ukazatelů (vlkm, hrktm) ovlivněn i skutečností, že se v průběhu roku měnily ceny jak v osobní tak i nákladní dopravě. Výnosy v osobní dopravě dopravce ČD jsou i při malém snížení výkonů vyšší než v roce 2012 a to právě z důvodu mírného zvýšení cen k 1. 7. 2013 a rovněž zrušení slevy na základní dopravní obslužnost krajů. Nárůst výnosů v osobní dopravě u ostatních dopravců je dán růstem výkonů dopravců RegioJet a.s. a LEO Express a.s.

V nákladní dopravě došlo u největšího dopravce, ČD Cargo, k značnému snížení výnosů z použití dopravní cesty vlivem poklesu výkonů a hlavně vlivem snížení cen a rozšířením slevy na jednotlivé vozové zásilky. U ostatních nákladních dopravců došlo k zvýšení výnosů především absolutním nárůstem výkonů.

PŘÍLOHA ÚČETNÍ ZÁVĚRKY K 31. PROSINCI 2013

4.17. NÁKUP SLUŽEB

(údaje v tis. Kč)		
Položka	Rok 2012	Rok 2013
Náklady na opravy a udržování stavebního charakteru bez ZČ	2 864 028	29 580
Náklady na opravy bytů	32 257	29 531
Náklady na služby od statutárního auditora	2 625	3 811
Z toho: – náklady za povinný audit účetní závěrky pro daný rok	1 250	1 250
– náklady za jiné ověřovací služby statutárnímu auditorovi	160	--
– náklady za jiné neauditorské služby statutárnímu auditorovi	1 215	2 561
Náklady na součinnost při přidělování kapacity dopravní cesty	516	540
Zadatelná činnost	610 449	4 642 946
Z toho: – opravy a udržování stavebního charakteru	--	3 766 176
– ostatní	610 449	876 770
Ostatní	1 700 625	1 514 359
Z toho: – opravy a udržování	900 501	780 331
– nájemné, software do 60 tis. Kč, úklid nástupišť, apod.	800 124	734 028
Služby celkem	5 210 500	6 220 767

Zadatelná činnost („ZČ“) jsou zakázky, které jsou řešeny v souladu s legislativou zadávacího řízení a jsou v SŽDC součástí Komplexního plánu oprav a údržby. Z důvodu přehlednější evidence zadatelných činností jsou tyto služby od roku 2013 sledovány zvlášť.

4.18. OSOBNÍ NÁKLADY

(údaje v tis. Kč)	Osobní náklady celkem 2012	Mzdové náklady	Soc. a zdrav. zabezpečení	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem 2013
Doprovodný sociální program (DSP)	6 172	--	--	--	--
Běžné náklady	8 115 643	5 849 560	1 998 573	452 978	8 301 111
Ostatní	143 856	104 529	--	--	104 529
Celkem	8 265 671	5 954 089	1 998 573	452 978	8 405 640

Běžné osobní náklady představují náklady na zaměstnance SŽDC za rok 2013. Ve sloupci zdravotní a sociální zabezpečení jsou uváděny platby za zaměstnavatele.

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

4.19. ZMĚNA STAVU REZERV A OPRAVNÝCH POLOŽEK

(údaje v tis. Kč)		
Položka	Rok 2012	Rok 2013
Změna stavu rezerv	1 560 822	-489 402
Změna stavu opravných položek k pohledávkám	14 772	244 289
Změna stavu opravných položek k dlouhodobému hmotnému majetku	13 225	-69 628
Změna stavu opravných položek k zásobám	5 000	-2 555
Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti celkem	1 593 819	-317 295

V roce 2013 změnu stavu rezerv ovlivňuje odúčtování rezervy na závazky vůči ČD Cargo za vyfakturování objízdných tras, odúčtování rezervy na odvod za porušení rozpočtové kázně a zaúčtování rezervy na úroky z prodlení k platebním rozkazům ČEZ Prodej, s.r.o. Zvýšení opravných položek k pohledávkám ovlivnilo zaúčtování opravné položky k pohledávkám vůči ČD Cargo za použití dopravní cesty a dodávky elektrické energie.

4.20. OSTATNÍ PROVOZNÍ VÝNOSY

(údaje v tis. Kč)		
Položka	Rok 2012	Rok 2013
Dotace SFDI na opravy a udržování železniční dopravní cesty	8 658 856	9 231 940
Dotace SFDI na opravy a údržbu po povodních	--	180 439
Neinvestiční dotace ze státního rozpočtu	550 000	550 000
Neinvestiční dotace ze SFDI – účelově vázané	495	8 739
Neinvestiční dotace – program OPD	4 229	5 197
Dotace SFDI na jmenovité akce neinvestiční	124 611	390 925
Ostatní dotace	--	652
Dotace ze SR na doprovodný sociální program dle nařízení vlády	6 172	--
Prominutí závazku	5 646 630	2 445 707
Tržby z výzisku materiálu	229 215	230 564
Výnosy z privatizace	752	--
Přijaté smluvní pokuty a úroky z prodlení	7 603	7 517
Nároky na náhrady za manka a škody	90 348	48 038
Ostatní	52 718	62 980
Ostatní provozní výnosy celkem	15 371 629	13 162 698

PŘÍLOHA ÚČETNÍ ZÁVĚRKY K 31. PROSINCI 2013

4.21. OSTATNÍ PROVOZNÍ NÁKLADY

(údaje v tis. Kč)		
Položka	Rok 2012	Rok 2013
Neinvestiční a investiční úroky z prodlení	3 994	1
Pokuty a penále	1 308	6 980
Odpisy pohledávek	9 343	10 428
Odpis zmařených investic	10 454	1 155
Vyplacené renty	14 352	13 020
Náklady spojené s nezaměstnáváním osob se sníženou pracovní schopností	27 234	28 418
Pojistné majetku a odpovědnosti	63 082	63 913
Členské příspěvky	5 871	6 430
Manka a škody	3 998	2 290
Škody v odpovědnosti způsobené na cizím majetku	15 904	20 443
Ostatní	15 487	12 918
Ostatní provozní náklady celkem	171 027	165 996

4.22. OSTATNÍ FINANČNÍ VÝNOSY

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

4.23. 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. ZAMĚŠTNANCI, VEDENÍ SPOLEČNOSTI A STATUTÁRNÍ ORGÁNY

5.1. OSOBNÍ NÁKLADY A POČET ZAMĚŠTNANCŮ

Průměrný přepočtený počet zaměstnanců a členů vedení SŽDC a související běžné osobní náklady za rok 2012 a 2013:

(údaje v tis. Kč)					
2012	Průměrný počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. a zdrav. zabezpečení	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	17 335	5 782 696	1 932 996	458 112	8 173 804
Vedení	45	70 640	19 475	1 752	91 867
Celkem	17 380	5 853 336	1 952 471	459 864	8 265 671

(údaje v tis. Kč)					
2013	Průměrný počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. a zdrav. zabezpečení	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	17 182	5 878 157	1 976 985	448 275	8 303 417
Vedení	45	75 932	21 588	4 703	102 223
Celkem	17 227	5 954 089	1 998 573	452 978	8 405 640

K 1. 1. 2013 měla SŽDC 17 331 zaměstnanců, rozdělených celkem do 17 organizačních jednotek podle náplně činnosti a regionů a dále generální ředitelství se sídlem v Praze, zajišťující strategickou a organizační roli v organizaci.

S účinností od 1. 1. 2013 došlo vyčleněním ze stávající organizační struktury ke vzniku nové organizační jednotky Centra sdílených služeb Praha, která ostatním organizačním jednotkám poskytuje servis v oblasti personálně-mzdových činností, BOZP, psychologických služeb a dalších vybraných průřezových činností.

V průběhu roku 2013 došlo ke stabilizaci organizační struktury organizačních jednotek a racionalizaci a optimalizaci činností, v jejichž důsledku došlo ke snížení stavu zaměstnanců o cca 1%.

K 31. 12. 2013 bylo v SŽDC zaměstnáno 17 200 zaměstnanců, celkově tedy o 131 méně než ke stejnému datu předchozího roku.

5.2. POSKYTNUTÉ PŮJČKY, ÚVĚRY ČI OSTATNÍ PLNĚNÍ

Členové vedení organizace neobdrželi v letech 2012 a 2013 žádné půjčky a úvěry, či jiné odměny nad rámec základních odměn.

V roce 2013 byly členům Správní rady vyplaceny odměny v celkové výši 2 158 tis. Kč (2012 – 1 752 tis. Kč).

6. PODMÍNĚNÉ A DALŠÍ NEUVEDENÉ ZÁVAZKY V ÚČETNICTVÍ

6.1. ZÁVAZKY NEZAHNUTÉ V ROZVAZE

6.1.1. 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 potencionálních) 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 hlukové zátěže v koridorových i mimokoridorových úsecích.

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 2013 se celkové neinvestiční náklady na oblast životního prostředí pohybovaly ve výši cca 258,4 mil. Kč (2012 – 389 mil. Kč). Investiční náklady za oblast protihlukové ochrany při modernizaci tratí byly vyčísleny na 36,8 mil. Kč (2012 – 100,4 mil. Kč). Oproti předchozím rokům probíhala v roce 2013 modernizace tratí převážně v úsecích mimo velké sídelní aglomerace (tedy v úsecích, kde není předpoklad tak masivní sanace hlukové zátěže jako např. na trati Praha – Benešov apod.), částečně se na snížení nákladů podepsaly i změny v legislativě v roce 2011 (úprava, resp. dílčí zmírnění některých požadavků).

Další investiční náklady, které se týkají především plánované činnosti na údržbu budov v majetku SŽDC a svým charakterem rovněž přispívají k ochraně životního prostředí (snížením energetické náročnosti), byly v roce 2013 vyčísleny na 13,9 mil. Kč.

6.2. SOUDNÍ SPORY

6.2.1. 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 se SŽDC domnívá, že postupovala v souladu s uzavřenou smlouvou, společnost ČEZ Prodej, s.r.o. podala žalobu na náhradu škody ve výši rozdílu mezi sjednaným a realizovaným náhradním prodejem za roky 2010 a 2011. Celá věc je v současné době řešena soudně. Přestože je SŽDC přesvědčena o správnosti svého postupu, byly vzhledem k existujícím nejistotám výsledku soudního sporu vytvořeny rezervy.

6.2.2. ČD Cargo

ČD Cargo vystavovalo vůči SŽDC faktury za náhrady škody vyplývající ze zvýšených nákladů spojených s objízdnými trasami z důvodů výluk na tratích. SŽDC tyto faktury neuznávala a také o nich neúčtovala. ČD Cargo však takto vzniklé pohledávky jednostranně započítávalo proti SŽDC vystaveným fakturám za použití železniční dopravní cesty. SŽDC tyto jednorázové zápočty rovněž neuznávala a dne 17. srpna 2011 požádala Městský soud Praha o vydání Platebního rozkazu na úhradu nedoplatku faktur za použití železniční dopravní cesty. ČD Cargo podalo proti tomuto platebnímu rozkazu odpor. Dne 15. 1. 2014 rozhodl Vrchní soud v Praze svým č.j. 12 Cmo 307/2013 – 254 o povinnosti ČD Cargo, a.s. uhradit SŽDC neuhrazené faktury za použití dopravní cesty a dodávky elektrické energie. Tento rozsudek nabyl dne 13. 2. 2014 právní moci (viz bod 8.2.). Z důvodu nejistoty úhrady předmětných pohledávek ze strany ČD Cargo byla vytvořena daňová opravná položka ve výši 176 406 tis. Kč.

ČD Cargo nezaplatilo část odebrané elektrické energie za rok 2009 fakturované ze strany SŽDC. SŽDC se žalobou domáhá vydání bezdůvodného obohacení ve výši 294 681 tis. Kč s příslušenstvím. Městský soud v Praze vydal platební rozkaz ve prospěch SŽDC. ČD Cargo podalo proti platebnímu rozkazu rozklad. Nyní se čeká na rozhodnutí Vrchního soudu v Praze. Z důvodu nejistoty úhrady předmětných pohledávek ze strany ČD Cargo byla vytvořena daňová opravná položka ve výši 294 681 tis. Kč.

6.3. 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.).

6.4. BUDOUCÍ ZÁVAZKY Z KORIDOROVÉ VÝSTAVBY

S cílem komplexního propojení české železniční infrastruktury s evropskou železniční infrastrukturou zajišťuje SŽDC výstavbu tranzitních železničních koridorů („TŽK“), z nichž výstavba I. koridoru skončila v roce 2004 a výstavba II. koridoru v roce 2007. V současné době probíhá realizace III. a IV. TŽK.

PŘÍLOHA ÚČETNÍ ZÁVĚRKY K 31. PROSINCI 2013

Aktuální předpoklady konečné částky nákladů jsou:

(údaje v tis. Kč)			
Stav k 31. 12. 2013	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	38 373 432	22 692 159	61 065 591
IV. koridor	20 148 602	25 908 054	46 056 656
Celkem	138 297 893	48 600 213	186 898 106

Realizaci III. tranzitního železničního koridoru v trase st. hranice Mosty u Jablunkova – Dětmorovice – Přerov – Česká Třebová – Praha – Plzeň – Cheb, státní hranice schválila vláda ČR usnesením č. 575 ze dne 5. 6. 2002.

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.

Dokončení III. a IV. tranzitního železničního koridoru se předpokládá v roce 2018.

7. DALŠÍ INFORMACE

7.1. VZNIK ORGANIZACE

Dne 1. 3. 2002 nabyl účinnosti zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů („zákon o transformaci“). Na základě tohoto zákona došlo dne 31. 12. 2002 k ukončení činnosti 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, se kterým hospodaří 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. Tyto skutečnosti indikují významnou nejistotu, která může zpochybnit předpoklad nepřetržitého trvání účetní jednotky. Nicméně SŽDC má pro rok 2014 smluvně zajištěno financování od Státního fondu dopravní infrastruktury na investiční i neinvestiční činnosti ve výši 28 364 263 tis. Kč a od Ministerstva dopravy na neinvestiční činnosti ve výši 550 000 tis. Kč. Tento rozsah finančních prostředků umožnil SŽDC poskytovat služby ve stejném rozsahu jako v roce 2013, a tudíž účetní závěrka je sestavena za předpokladu, že účetní jednotka bude schopna nepřetržitě pokračovat ve své činnosti.

7.3. VZTAHY S VÝZNAMNÝMI ODBĚRATELI ČD A ČD CARGO

Náklady a výnosy SŽDC realizované ve vztahu k ČD:

(údaje v tis. Kč)		
2012	Náklady	Výnosy
ČD		
Náklady na řízení provozu na železniční dopravní cestě	3 415	--
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – osobní doprava	--	1 579 023
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – nákladní doprava	--	41 970
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	--	50 005
Výnosy za elektrickou energii – SŽE	--	1 433 397
Výkony Hasičské záchranné služby	--	14 050
Výkony za provoz telekomunikačních sítí	--	72 785
Celkem	3 415	3 191 230

PŘÍLOHA ÚČETNÍ ZÁVĚRKY K 31. PROSINCI 2013

(údaje v tis. Kč)		
2013	Náklady	Výnosy
ČD		
Náklady na řízení provozu na železniční dopravní cestě	--	--
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – osobní doprava	--	1 652 148
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – nákladní doprava	--	34 538
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	--	50 537
Výnosy za elektrickou energii – SŽE	--	1 613 409
Výkony Hasičské záchranné služby	--	20 237
Výkony za provoz telekomunikačních sítí	--	62 648
Celkem	--	3 433 517

K 31. 12. 2013 eviduje SŽDC pohledávky a závazky za ČD v celkové čisté hodnotě 661 007 tis. Kč (2012 – 612 826 tis. Kč). Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů, činí za ČD 681 747 tis. Kč (2012 – 644 611 tis. Kč). Závazek z obchodních vztahů včetně přijatých záloh představuje částku ve výši 20 740 tis. Kč (2012 – 31 785 tis. Kč).

Náklady a výnosy SŽDC realizované ve vztahu k ČD Cargo:

(údaje v tis. Kč)	2012	2013
Výnosy za použití železniční dopravní cesty-nákladní doprava	2 234 696	1 791 625
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	12 936	18 479
Výnosy za elektrickou energii – SŽE	503	332
Výkony Hasičské záchranné služby	11 240	5 301
Výkony za provoz telekomunikačních sítí	52 393	46 229
Celkem	2 311 768	1 861 966

K 31. 12. 2013 eviduje SŽDC pohledávky a závazky vůči ČD Cargo, jejichž celková čistá hodnota představuje pohledávku SŽDC ve výši 1 018 470 tis. Kč (2012 – 937 406 tis. Kč). Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů, činí za ČD Cargo 1 025 178 tis. Kč (2012 – 949 740 tis. Kč). Závazek z obchodních vztahů včetně přijatých záloh představuje částku ve výši 6 708 tis. Kč (2012 – 12 334 tis. Kč). Část pohledávek vůči ČD Cargo je v současné době předmětem rozhodčího řízení a dále 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 2013 bylo realizováno celkem 18 privatizačních projektů na majetek v účetním okruhu MOZ, jehož účetní zůstatková hodnota činila celkem 5 242 tis. Kč (2012 – 46 962 tis. Kč).

Z uvedeného počtu bylo v roce 2013 realizováno po jednom privatizačním projektu z bytového a z ostatního majetku mimo bytový fond. Realizace ostatních 16-ti privatizačních projektů, byla doprivatizací pozemků po privatizaci bytového fondu.

K 31. 12. 2013 SŽDC eviduje majetek určený k úhradě závazků převzatých po ČD, s.o. uvedený v příloze zákona o transformaci v účetní zůstatkové hodnotě 604 486 tis. Kč. K 31. 12. 2012 činila účetní zůstatková hodnota tohoto majetku 576 555 tis. Kč.

7.6. PRODEJ MAJETKU

7.6.1 Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh ZDC

Za rok 2013 bylo v okruhu Železniční dopravní cesty („ZDC“) uzavřeno celkem 185 obchodních případů prodeje nemovitého majetku po schválení vládou ČR, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 67 268 tis. Kč (2012 – 31 570 tis. Kč).

7.6.2. Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh MOZ

Za rok 2013 byly uzavřeny celkem 2 obchodní případy prodeje z okruhu MOZ, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 44 105 tis. Kč (2012 – 508 tis. Kč).

7.7. PRONÁJEM MAJETKU

7.7.1. Pronájem majetku vedený v účetním majetku MOZ

K 31. 12. 2013 bylo evidováno 95 nájemních smluv na byty, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 2 871 tis. Kč (2012 – 2 914 tis. Kč).

Na ostatní majetek mimo bytový fond bylo evidováno 237 nájemních smluv, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 42 680 tis. Kč (2012 – 39 369 tis. Kč).

Tržby z pronájmu nemovitostí celkem činily 45 551 tis. Kč (2012 – 42 283 tis. Kč).

7.7.2. Pronájem majetku vedený v účetním majetku ZDC

K 31. 12. 2013 bylo evidováno 1 522 nájemních smluv na byty, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 40 551 tis. Kč (2012 – 42 968 tis. Kč).

Na ostatní majetek mimo bytový fond bylo evidováno 5 369 nájemních smluv, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 141 424 tis. Kč (2012 – 157 219 tis. Kč).

Tržby z pronájmu nemovitostí celkem činily 181 975 tis. Kč (2012 – 200 187 tis. Kč).

8. UDÁLOSTI PO DATU ÚČETNÍ ZÁVĚRKY

8.1. ZMĚNY V ORGÁNECH SPOLEČNOSTI

Usnesením vlády České republiky č. 195 ze dne 24. 3. 2014 bylo rozhodnuto o změnách ve složení členů Správní rady SŽDC takto:

Ke dni 24. 3. 2014 byli odvoláni:

Ing. Adolf Jílek
Ing. Lukáš Hampl
Ing. Jaroslav Deml
Ing. František Kopecký, Ph.D.
Mgr. Jiří Matolín, LL.M. (CANTAB)
PhDr. Milán Matoušek
Prof. Ing. Zdeněk Votruba, CSc.

S účinností od 25. 3. 2014 byli jmenováni noví členové:

Tomáš Drmola, MBA
Mgr. Milan Feranec
Jaroslav Foldyna
Ing. Václav Horák
Ing. Karel Korytář
Ing. Vladimír Novotný, předseda
Ing. Jan Volný

Ke dni sestavení účetní závěrky byli členy Správní rady:

Ing. Vladimír Novotný, předseda
Tomáš Drmola, MBA
Mgr. Milan Feranec, místopředseda
Jaroslav Foldyna
Ing. Václav Horák
Ing. Karel Korytář
Ing. Jan Volný

Správní rada jmenovala od 10. 1. 2014 členem Výboru pro audit Mgr. Jiřího Matolína, LL.M. (CANTAB). Dnem 24. 3. 2014 odvolala z Výboru pro audit Ing. Lukáše Hampla a Mgr. Jiřího Matolína, LL.M. (CANTAB).

Správní rada na svém zasedání dne 21. 5. 2014 odvolala ke dni 31. 5. 2014 z Výboru pro audit Doc. Ing. Hanu Březinovou, CSc. Ke dni 1. 6. 2014 jmenovala do Výboru pro audit tyto členy:

Tomáš Drmola, MBA, předseda

Ing. Václav Horák

Ing. Vladimír Novotný

Ke dni 30. 4. 2014 byl odvolán JUDr. Jan Blecha z funkce prvního náměstka generálního ředitele. Tato funkce je k datu sestavení účetní závěrky neobsazena.

Správní rada na svém zasedání dne 21. 5. 2014 odvolala ke dni 31. 5. 2014 Ing. Jiřího Koláře, Ph.D. z funkce generálního ředitele. Ke dni 1. 6. 2014 jmenovala do funkce generálního ředitele Ing. Pavla Surého.

8.2. ČD CARGO

Dne 15. 1. 2014 rozhodl Vrchní soud v Praze svým č.j. 12 Cmo 307/2013 – 254 o povinnosti ČD Cargo uhradit SŽDC neuhrazené faktury za použití dopravní cesty a dodávky elektrické energie. Tento rozsudek nabyl dne 13. 2. 2014 právní moci. Na základě těchto skutečností byla v účetním období 2013 odúčtována rezerva vytvořená na tento soudní spor (viz bod 4.4.1. a 6.2.2.).

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 28. května 2014



Ing. Jiří Kolář, Ph.D.
generální ředitel

OSOBY ODPOVĚDNÉ ZA VÝROČNÍ ZPRÁVU

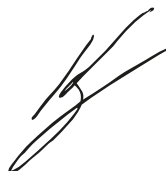
ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ

Prohlašujeme, že údaje uvedené ve výroční zprávě za rok 2013 odpovídají skutečnosti a že žádné podstatné okolnosti, které nám byly známy a které by mohly ovlivnit přesné a správné posouzení organizace Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, nebyly vynechány.

V Praze dne 28. května 2014



Ing. Jiří Kolář, Ph.D.
generální ředitel



Ing. Aleš Krejčí
náměstek generálního ředitele
pro ekonomiku

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 č. 106/1999 Sb.,
o svobodném přístupu k informacím

ZA ROK 2013

V souladu s ustanovením § 18 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím zveřejňujeme k 1. 3. 2014
výroční zprávu za rok 2013 o činnosti v oblasti poskytování informací.

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

1.	počet podaných žádostí o informace	20
2.	počet vydaných rozhodnutí o odmítnutí žádosti	1
3.	počet podaných odvolání proti rozhodnutí	1
4.	v roce 2013 neproběhlo žádné soudní řízení	
5.	výčet poskytnutých výhradních licencí	0
6.	počet stížností podaných podle § 16a,	0

V Praze dne 28. 2. 2014



Ing. Zbyněk Honys
ředitel odboru komunikace

SEZNAM ZKRATEK

BK	bezstyková kolej
CEF	Nástroj pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility)
CEN	Evropský výbor pro normalizaci (European Committee for Standardization)
CENELEC	Evropský výbor komise pro normalizaci v elektrotechnice (European Committee for Electrotechnical Standardization)
ERTMS	Evropský systém řízení železniční dopravy (European Rail Traffic Management System)
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovací systém (European Train Control System)
GP	geometrická poloha
GSM-R	Globální systém pro mobilní komunikaci v prostředí železnice (Global System for Mobile Communication – Railway)
GVD	Grafikon vlakové dopravy
KPI	Klíčové ukazatele výkonnosti
OPD	Operační program Doprava v rámci EU
RFC	Rail Freight Corridors
RISC	Výbor pro železniční interoperabilitu a bezpečnost (Railway Interoperability and Safety Committee)
SERAC	Výbor pro jednotný evropský železniční prostor (Single European Railway Area Committee)
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
TEN-T	Transevropská síť pro dopravu (Trans-European Network – Transport)
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu (Technical specification for Interoperability)
ŽDC	Železniční dopravní cesta

SEZNAM FOTOGRAFIÍ

Obsah	Tomáš Staněk
strana 2	archiv SŽDC
strana 3	Jana Bubeníková
strana 4	Ondřej Kořínek
strana 5	Miroslav Volek
strana 6	Jan Kutílek
strana 7	Josef Buček
strana 12	Jiří Matějka
strana 13	Nikola Literáková
strana 14	Jan Kutílek
strana 15	Lukáš Ryant
strana 16	Juraj Michalka
strana 17	Vladimíra Michálková
strana 18	Miroslav Volek
strana 19	Jan Kutílek
strana 29	Jana Bubeníková
strana 34	Vratislav Indra
strana 35	Daniel Kusák
strana 36	Jan Kutílek
strana 37	Jan Kutílek
strana 41	Blanka Pechačová
strana 42	Lenka Neterdová
strana 43	Lenka Neterdová
strana 44	Libor Javůrek
strana 45	Jiřina Marášková
strana 46	Jiří Matějka
strana 47	Alexandr Reznic
strana 48	Veronika Pilařová

IDENTIFIKAČNÍ A KONTAKTNÍ ÚDAJE

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

