

**VÝ
ROČNÍ
ZPRÁ
VA
2014**



Správa železniční dopravní cesty

POČET VLAKOVÝCH TRAS V JÍZDNÍM ŘÁDU PODLE KATEGORIE

(BEZ OHLEDU NA DOPRAVCE)

Ukazatel	Počet
Osobní vlaky (Os)	7 984
Spěšné vlaky (Sp)	357
Rychlíky (R, Rx)	442
Vlaky vyšší kvality (EC, EN, Ex, IC, LE, SC, railjet)	173
Nákladní expresy (Nex)	315
Průběžné nákladní vlaky (Pn)	680
Manipulační a vlečkové vlaky (Mn, Vleč)	828
Soupravové vlaky (Sv)	499
Lokomotivní vlaky (Lv)	500
Katalogové (nabídkové) trasy SŽDC	1 926



_VÝROČÍ TRATÍ 1839–2014

6. 6. 1839	Břeclav – Břeclav st. hranice – zahájení osobní dopravy	175
1. 1. 1874	Lysá nad Labem – Ústí nad Labem-Střekov – Ústí nad Labem západ – zahájení veškeré dopravy	140
10. 1. 1874	Hradec Králové – Týniště nad Orlicí – Letohrad – slavnostní otevření tratě	140
8. 6. 1874	Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – zahájení veškeré dopravy	140
5. 10. 1874	Ústí nad Orlicí – Letohrad – zahájení veškeré dopravy	140
5. 10. 1874	Ústí nad Labem – Děčín východ – Prostřední Žleb – zahájení veškeré dopravy	140
20. 7. 1884	Kyjov – Bzenec – Moravský Písek – zahájení veškeré dopravy	130
1. 11. 1884	Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – zahájení veškeré dopravy	130
18. 7. 1894	Šakvice – Hustopeče u Brna – zahájení veškeré dopravy	120
1. 9. 1894	Havlíčkův Brod – Humpolec – slavnostní otevření tratě	120
1. 10. 1894	Olbramovice – Sedlčany – zahájení veškeré dopravy	120
24. 9. 1904	Rakovník – Louny předměstí – Březno u Postoloprť – zahájení veškeré dopravy	110
12. 11. 1904	Petrov nad Desnou – Kouty nad Desnou – zahájení veškeré dopravy	110
15. 11. 1904	Mikulášovice dolní nádraží – Dolní Poustevna – zahájení veškeré dopravy	110
18. 11. 1904	Dobronín – Polná – zahájení veškeré dopravy	110
1. 6. 1914	Meziměstí – Meziměstí st. hranice – elektrizace tratě	100
1. 8. 1914	Senice na Hané – Mladeč – zahájení veškeré dopravy	100
1. 9. 1914	Prostřední Suchá – Albrechtice u Českého Těšína st. hranice – zahájení veškeré dopravy	100
3. 11. 1924	Prosenice – výhybna Dluhonice – zahájení veškeré dopravy	90
6. 5. 1964	Ostrava-Kunčice – Ostrava-Vítkovice – zahájení veškeré dopravy	50
28. 5. 1964	Oldřichov u Duchcova – Háj u Duchcova – Louka u Litvínova – elektrizace tratě	50
30. 5. 1964	Praha-Radotín – Praha-Vršovice seřazovací nádraží – slavnostní otevření tratě	50
1. 6. 1964	Česká Třebová odbočka Parník – Česká Třebová horní seřazovací nádraží – zahájení veškeré dopravy	50
3. 6. 1984	Praha-Vysočany – Praha-Těšnov – zrušení tratě	30
28. 5. 1994	Protivín – Putim – elektrizace tratě	20
28. 5. 1994	Ražice – Písek – elektrizace tratě	20
30. 9. 1994	Vyškov – Nezamyslice – elektrizace tratě	20
17. 4. 2009	Uzel Kolín – dokončení rekonstrukce	5
1. 3. 2009	Uzel Ústí nad Labem – dokončení rekonstrukce	5

_OBSAH

ÚVODNÍ SLOVO_3

PROFIL ORGANIZACE_5

Základní údaje o organizaci_5

Vedení organizace_8

Správa a řízení organizace_9

Organizační složky_13

STRATEGIE_16

ČINNOST ORGANIZACE V ROCE 2014_18

Hlavní události roku 2014_18

Provozuschopnost železniční dopravní cesty_20

Provozování železniční dopravní cesty_21

Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty_24

Používání železniční dopravní cesty dopravci_28

Bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy_31

Lidské zdroje_33

Mezinárodní spolupráce_36

HOSPODAŘENÍ ORGANIZACE_40

Hospodaření SŽDC_40

Provozování a provozuschopnost železniční dopravní cesty_42

Investiční činnost_43

Předpokládaná hospodářská situace v roce 2015_43

Řízení rizik_43

SPOLEČENSKÁ ODPOVĚDNOST_48

FINANČNÍ ČÁST_53

Zpráva nezávislého auditora pro zřizovatele Správy železniční dopravní cesty, státní organizace_54

Účetní závěrka_57

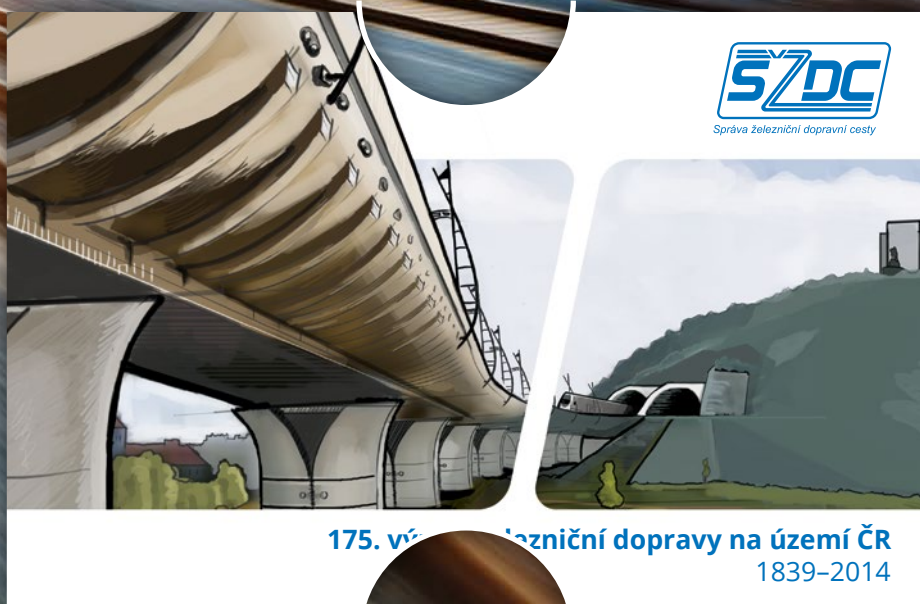
Příloha účetní závěrky_63

Osoby odpovědné za výroční zprávu_102

VÝROČNÍ ZPRÁVA O ČINNOSTI V OBLASTI POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ VE SMYSLU § 18 ZÁKONA Č. 106/1999 SB., O SVOBODNÉM PŘÍSTUPU K INFORMACÍM_103

SEZNAM ZKRATEK_104

IDENTIFIKAČNÍ A KONTAKTNÍ ÚDAJE_105



9 458 km Délka tratí celkem

3 513 941 Počet žádostí o přidělenou kapacitu dopravní cesty

17 331 Počet zaměstnanců

18 Počet organizačních složek

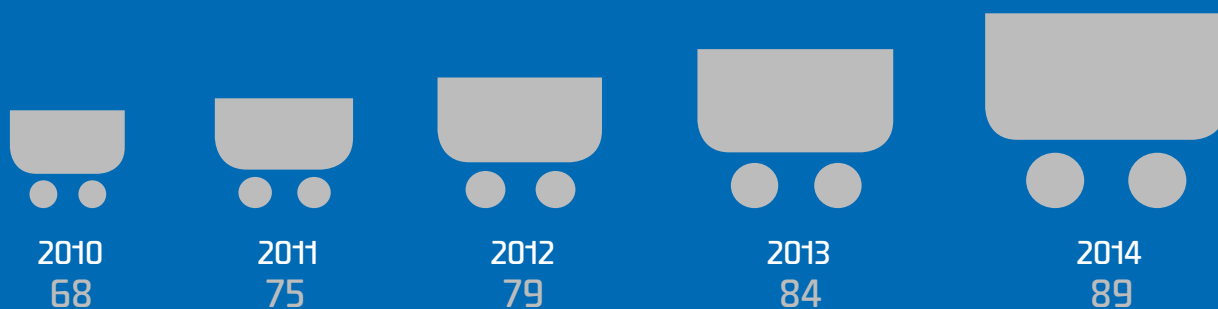
Tržby za použití dopravní cesty
(v tis. Kč) osobní doprava



Tržby za použití dopravní cesty
(v tis. Kč) nákladní doprava



Počet dopravců





_ ÚVODNÍ SLOVO

PAVEL SURÝ: U INVESTIC NEPONECHÁVÁME NIC NÁHODĚ

PAVEL SURÝ NASTOUPIL DO FUNKCE GENERÁLNÍHO ŘEDITELE SPRÁVY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE, (DÁLE JEN SŽDC) 1. ČERVNA 2014. JAKO DLOUHOLETÝ ŽELEZNIČÁŘ DOBRĚ VÍ, JAKÉ AKTUÁLNÍ ÚKOLY NA NĚJ V ČELE STÁTNÍ ORGANIZACE SPRAVUJÍCÍ CELOU ČESKOU DRÁŽNÍ INFRASTRUKTURU ČEKÁJÍ.

Na pozici generálního ředitele jste vystřídal Jiřího Koláře. Do jaké míry hodláte navázat na jeho dosavadní práci?

Jiří Kolář v čele SŽDC využil bohaté zkušenosti z provozu, které mnozí manažeři nemívají a zpravidla jim nějaký čas trvá, než se zorientují a začnou vydávat skutečně kompetentní rozhodnutí. Jeho zásluhou se začaly řešit nejpálčivější problémy, ať už šlo o údržbu železničních tratí při přetrvávajícím nedostatku finančních prostředků, nebo naopak přípravu dostatečného počtu nových investičních akcí tak, aby se mohly financovat ze stávajícího Operačního programu Doprava (OPD). Vybudoval základy, na kterých mohu dále stavět. Navíc i já mohu užít toho, co jsem se za poslední roky naučil ve vedení Oblastního ředitelství Brno.

V souvislosti s vaším nástupem do funkce se hovořilo především o převodu drážního majetku...

Dokončení celého převodu považuji za jednu z priorit, je to náš velký dluh vůči cestujícím už od roku 2002. Někdy se dost těžko vysvětluje veřejnosti, že první nástupiště a výpravní budova na nádraží patří ČD a zbytek SŽDC. Působí to problémy i z hlediska údržby, například při odklizení sněhu v zimě. Přesné termíny sice ještě neznáme, ale doufám, že k dokončení převodu ma-

jetku dojde co nejdříve. Proto pokračujeme v přípravách celého procesu, který bude zahrnovat prodej nádražních budov a souvisejících pozemků v celkem 1 038 stanicích. Zbývá dořešit převod některých významných nádraží, kde mají ČD uzavřeny smlouvy s developery. To se týká například pražského Masarykova, hlavního a smíchovského nádraží nebo také Brna a Českých Budějovic.

Jak se obecně díváte na transformaci české železnice?

Chápu, že zejména pro starší železničářskou generaci bylo rozdělení drah poměrně bolestné. Tito zaměstnanci se vždy považovali za součást jedné velké rodiny. V tomto ohledu jsme se řídili nařízeními Evropské unie, i když je zajímavé, že ne všude šli touto cestou. Nicméně respektuji dnešní stav a myslím, že když se chce, není problém spolupracovat i v rámci různých firem. Náš zájem je přece společný – nabízet kvalitní služby na železnici.

K prodeji jednotlivých nádražních budov mezi ČD a SŽDC ale dochází i nyní. Co je jeho důvodem?

Jde o prodeje v rámci investiční výstavby. Zpravidla se týkají budov, skladů, dílen nebo částí nádražních budov, které jsou podle projektové dokumentace určeny k demolici. S Český-

mi drahami jsme vždy došli k dohodě, třeba v případě části nádražní budovy Veselí nad Lužnicí nebo objektů v areálu plzeňského hlavního nádraží.

Dalším příkladem může být také příprava již velmi potřebné modernizace horního nádraží v Karlových Varech. Její součástí je i vybudování nové výpravní budovy, která nahradí tu stávající, jež je v havarijním stavu. Podmínkou byl prodej SŽDC, ke kterému již došlo. Pokud vše půjde hladce, brzy by v Karlových Varech mohla stát nová dvoupodlažní výpravní budova, která bude navazovat na podchod propojující jednotlivá nástupiště. Její moderní design, který počítá s velkým využitím skleněných materiálů, jistě ocení nejen cestující. Současně vyřešíme stávající situaci, která není dobrou vizitkou české železnice.

Hned od začátku vašeho působení ve funkci generálního ředitele jste začal navštěvovat jednotlivé kraje...

Zajímá mě, jakými problémy se zabývají v regionech. Postupně proto chci navštívit nejen všechny hejtmany, ale také naše organizace působící v těchto krajích, protože důležitá je i komunikace s našimi oblastními ředitelstvími, která nás v daných místech zastupují. Častým tématem jsou investice do drážní infrastruktury, kde bude

vedle koridorových staveb přicházejí řada i na menší tratě. Jejich modernizace totiž často přináší větší efekt za méně peněz. První vlaštovkou byla návštěva Jihomoravského kraje, kde jsme podepsali memorandum o rozvoji železniční dopravy na třech perspektivních regionálních tratích. Od té doby jsem však navštívil řadu dalších regionů a hodlám v tom pokračovat.

Termín, do kdy může SŽDC čerpat finanční prostředky z OPD 1, vyprší v závěru roku 2015. Stále se vedou debaty, zda se na železnici stihne využít celá alokovaná částka.

Nesdílím obavy těch, kteří se na věc dívají pesimisticky, naopak jsem přesvědčen, že vyčerpáme veškeré peníze z OPD 1. K tomu mě opravňuje vědomí, že se v předešlých letech rozjela ve velkém projektová příprava nových staveb a my je nyní můžeme zahajovat, abychom měli hotovo v požadovaném termínu. V záloze máme i dostatek náhradních projektů. Tím dorovnáme skluz, který způsobilo pozastavení investiční činnosti v minulosti.

Příprava každé investiční akce je ale dlouhodobý proces. Jak se z tohoto pohledu připravuje SŽDC na další programové období OPD?

V současné době už zhruba víme, jakou částku budeme mít na investice v následujícím období. Po zkušenostech z minula neopouštíme nic náhodě. Projektová příprava běží naplno tak, abychom mohli plynule navázat dalšími stavbami. Pokud nebude docházet k obstrukcím ohledně výběru jejich zhotovitelů, není důvod k obavám. Na OPD 1 jsme se totiž poučili. Pravidla jsme se učili takříkajíc za pochodu.

Bylo to pro nás nové a leckdy velmi složité. Byli jsme překvapeni i množstvím problémů a průtahů, které mohou nastat. Dnes už mi na stole leží řada perfektně připravených projektů na OPD 2, které stačí jen podat. Jsme daleko lépe připraveni.

Co říkáte na kritické hlasy, podle kterých se na rekonstrukce železnic dává zbytečně moc peněz na úkor výstavby dálnic a silnic?

Souvisí to s faktem, že se výstavba železničních koridorů připravuje jednodušeji než budování dálnic. Proto se každoročně převádějí miliardy korun v rámci OPD ze silnic na železnici. Nemáme takové problémy s vykupováním pozemků, protože koridory vedou z velké části v původních trasách a také nemusíme čelit tak masivním protestům občanských iniciativ jako stavby nových dálnic, například v případech obchvatu kolem Plzně anebo i nadále dálnice D8 přes České středohoří. Jistě, i my máme potíže, ale je jich podstatně méně než u silnic. A bylo by škoda přijít o miliardy korun z evropských dotací jen proto, že silniční stavby se nemohou stavět kvůli právním překážkám.

Je třeba si také uvědomit, že všechny evropské země opravují své železnice. To se týká například Německa, kde se zaměřují ve velkém na regionální dráhy, například spojnicí Saské Kamenice (Chemnitz) a Lipska, která umožňuje regionálním expresům jet až stovacetikilometrovou rychlostí. Parametry bych ji přirovnal třeba k naší trati mezi Českými Budějovicemi a Jihlavou. Takže i my chceme zlepšovat kvalitu železniční dopravy, aby mohla směle konkurovat té silniční, a kraje nás

v tom podporují. Tam, kde jsou hotové železniční koridory, například mezi Prahou a Ostravou nebo Prahou a Brnem, dává hodně lidí přednost cestování vlakem před často ucpanými dálnicemi. Železnice umí být dopravním prostředkem 21. století, ale musí být samozřejmě adekvátně modernizována. I proto Evropská unie nutí členské státy, aby 60 procent finančních prostředků do dopravní infrastruktury směřovalo právě na železnici.

_PROFIL ORGANIZACE

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O ORGANIZACI

KDO JSME

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, na základě platné právní úpravy plní 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.

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.



Zleva: Ing. Josef Hendrych, Ing. Bohuslav Navrátil, Ing. Mojmír Nejezchleb, Ing. Pavel Surý, Tomáš



Dr. mla, MBA, Ing. Aleš Krejčí

VEDENÍ ORGANIZACE

STATUTÁRNÍ ORGÁN (K 10. 6. 2015)

Generální ředitel

Ing. Pavel Surý

(věk 56 let, absolvent Dopravní fakulty
Jana Pernera Univerzity Pardubice,
ve funkci od 1. 6. 2014)

Zástupce generálního ředitele

Ing. Bohuslav Navrátil

(věk 57 let, absolvent Fakulty provozu
a ekonomiky dopravy a spojů Vysoké
školy dopravy a spojů v Žilině;
generálního ředitele v případě
jeho nepřítomnosti zastupuje
od 11. 2. 2004)

VEDENÍ SŽDC (K 10. 6. 2015)

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ing. Aleš Krejčí

(věk 55 let, absolvent Fakulty
výrobně-ekonomické Vysoké školy
ekonomické v Praze, ve funkci
od 1. 6. 2012)

Náměstek generálního ředitele pro správu majetku

Tomáš Drmola, MBA

(věk 51 let, absolvent Universitát
Nürnberg a Institutu pro průmyslový
a finanční management Praha,
ve funkci od 1. 11. 2014)

Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy

Ing. Mojmír Nejezchleb

(věk 52 let, absolvent Fakulty stavební
Vysokého učení technického v Brně,
ve funkci od 1. 7. 2013)

Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy

Ing. Bohuslav Navrátil

(věk 57 let, absolvent Vysoké školy
dopravy a spojů v Žilině, ve funkci
od 1. 6. 2012)

Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

Ing. Josef Hendrych

(věk 61 let, absolvent Vysoké
školy dopravní v Žilině, ve funkci
od 1. 8. 2014)

SPRÁVA A ŘÍZENÍ ORGANIZACE

STATUTÁRNÍ ORGÁN

Generální ředitel

Ing. Pavel Surý

Zástupce generálního ředitele

Ing. Bohuslav Navrátil

ZMĚNY BĚHEM ROKU 2014

Generální ředitel

Ing. Jiří Kolář, Ph.D., do 31. 5. 2014

Ing. Pavel Surý od 1. 6. 2014

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.

VEDENÍ SŽDC

SLOŽENÍ K 31. 12. 2014

**Náměstek generálního ředitele
pro ekonomiku**

Ing. Aleš Krejčí

**Náměstek generálního ředitele
pro správu majetku**

Tomáš Drmola, MBA

**Náměstek generálního ředitele
pro modernizaci dráhy**

Ing. Mojmír Nejezchleb

**Náměstek generálního ředitele
pro provozuschopnost dráhy**

Ing. Bohuslav Navrátil

**Náměstek generálního ředitele
pro řízení provozu**

Ing. Josef Hendrych

SLOŽENÍ K 10. 6. 2015

**Náměstek generálního ředitele
pro ekonomiku**

Ing. Aleš Krejčí

**Náměstek generálního ředitele
pro správu majetku**

Tomáš Drmola, MBA

**Náměstek generálního ředitele
pro modernizaci dráhy**

Ing. Mojmír Nejezchleb

**Náměstek generálního ředitele
pro provozuschopnost dráhy**

Ing. Bohuslav Navrátil

**Náměstek generálního ředitele
pro řízení provozu**

Ing. Josef Hendrych

ZMĚNY BĚHEM ROKU 2014

První náměstek generálního ředitele

JUDr. Jan Blecha do 30. 4. 2014,
s účinností od 1. 8. 2014 byla tato
funkce zrušena

**Náměstek generálního ředitele
pro správu majetku**

funkce byla zřízena s účinností
od 1. 11. 2014

Tomáš Drmola, MBA, od 1. 11. 2014

**Náměstek generálního ředitele
pro řízení provozu**

Ing. Tomáš Nachtman pověřen řízením
úseku řízení provozu do 31. 7. 2014

Ing. Josef Hendrych od 1. 8. 2014

SPRÁVNÍ RADA

SLOŽENÍ K 31. 12. 2014

předseda:

Ing. Vladimír Novotný

místopředseda:

Mgr. Milan Feranec

členové:

Jaroslav Foldyna

Ing. Václav Horák

Ing. Karel Korytář

Ing. Jan Volný

SLOŽENÍ K 10. 6. 2015

předseda:

Ing. Vladimír Novotný

místopředseda:

Mgr. Milan Feranec

členové:

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.

Jaroslav Foldyna

Ing. Václav Horák

Ing. Karel Korytář

Ing. Jan Volný

ZMĚNY BĚHEM ROKU 2014

předseda:

Ing. Adolf Jílek do 24. 3. 2014

Ing. Vladimír Novotný od 25. 3. 2014

místopředseda:

Mgr. Milan Feranec od 30. 4. 2014

ZMĚNY BĚHEM ROKU 2014 A 2015

členové:

Ing. Jaroslav Deml do 24. 3. 2014

Ing. Lukáš Hampl do 24. 3. 2014

Ing. František Kopecký, Ph.D.,
do 24. 3. 2014

Mgr. Jiří Matolín, LL.M. (CANTAB),
do 24. 3. 2014

PhDr. Milán Matoušek do 24. 3. 2014

Prof. Ing. Zdeněk Votruba, CSc.,
do 24. 3. 2014

Tomáš Drmola, MBA, od 25. 3. 2014
do 31. 10. 2014, kdy se vzdal výkonu
funkce

Mgr. Milan Feranec od 25. 3. 2014

Jaroslav Foldyna od 25. 3. 2014

Ing. Václav Horák od 25. 3. 2014

Ing. Karel Korytář od 25. 3. 2014

Ing. Jan Volný od 25. 3. 2014

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D., od 17. 3. 2015

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.

VÝBOR PRO AUDIT

SLOŽENÍ K 31. 12. 2014

předseda:

funkce neobsazena

členové:

Ing. Vladimír Novotný
Ing. Václav Horák

SLOŽENÍ K 10. 6. 2015

předseda:

Mgr. Milan Feranec

členové:

Ing. Vladimír Novotný
Ing. Václav Horák

ZMĚNY BĚHEM ROKU 2014 A 2015

předseda:

Tomáš Drmola, MBA, od 1. 6. 2014
do 31. 10. 2014, kdy se vzdal výkonu
funkce

Ing. Milan Feranec od 29. 5. 2015

členové:

Ing. Lukáš Hampl do 24. 3. 2014

doc. Ing. Hana Březinová, CSc.,
do 31. 5. 2014

Ing. Vladimír Novotný od 1. 6. 2014

Ing. Václav Horák od 1. 6. 2014

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.

VÝBOR PRO STRATEGII A ROZVOJ

SLOŽENÍ K 31. 12. 2014

předseda:

Ing. Václav Horák

členové:

Ing. Karel Korytář
Ing. Jan Volný

SLOŽENÍ K 10. 6. 2015

předseda:

Ing. Václav Horák

členové:

Ing. Karel Korytář
Ing. Jan Volný

ZMĚNY BĚHEM ROKU 2014

předseda:

Prof. Ing. Zdeněk Votruba, CSc.
do 24. 3. 2014
Ing. Václav Horák od 1. 6. 2014

členové:

Ing. František Kopecký,
Ph.D. do 24. 3. 2014
Ing. Karel Korytář od 1. 6. 2014
Ing. Jan Volný od 1. 6. 2014

Výbor pro strategii a rozvoj zaujímá stanoviska, případně zpracovává poziční dokumenty, zejména ke strategickým materiálům SŽDC, ke strategickým návrhům Ministerstva dopravy ČR legislativního i nelegislativního charakteru s dopadem na železniční sektor, k návrhům uspořádání železničního sektoru, ke strategickým návrhům dopravní politiky Evropské unie a ke směrnícím přímo ovlivňujícím činnost SŽDC, k systému řízení SŽDC, k organizační struktuře SŽDC a k jejím změnám.

ORGANIZAČNÍ SLOŽKY

SŽDC se organizačně člení na Generální ředitelství a 17 organizačních jednotek: oblastní ředitelství (dále jen OR – 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 rozdělené podle 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. V plném rozsahu zajišťuje schválené výlukové akce, zajišťuje zpracování staniční a traťové technologie a základní dopravní dokumentace, zajišťuje a provádí odborné zkoušky a školení zaměstnanců SŽDC, vydává stanoviska ke stavbám na dráze a v ochranném pásmu dráhy. Sídla oblastních ředitelství jsou v Praze, Ústí nad Labem, Plzni, Hradci Králové, Ostravě, Olomouci a Brně.

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 Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen SFDI), rozpočtových opatření, podklady pro spolufinancování z operačních programů Evropské unie (dále jen EU), financuje přípravu a realizaci staveb, zajišťuje podklady pro majetkoprávní vypořádání před a po ukončení staveb, zajišťuje nezbytné doklady pro zahájení stavební činnosti, dozoruje samotnou realizaci staveb, zajišťuje kolaudaci a předává realizované stavby správcům do užívání. Spolupracuje při kontrolní a auditní činnosti.

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 včetně elektrické trakce.

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 PRACOVISŤE

Řídí vlakovou dopravu na určeném území. Na tratích s potřebným technickým vybavením přímo řídí dispečerů CDP provoz a dálkově 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.

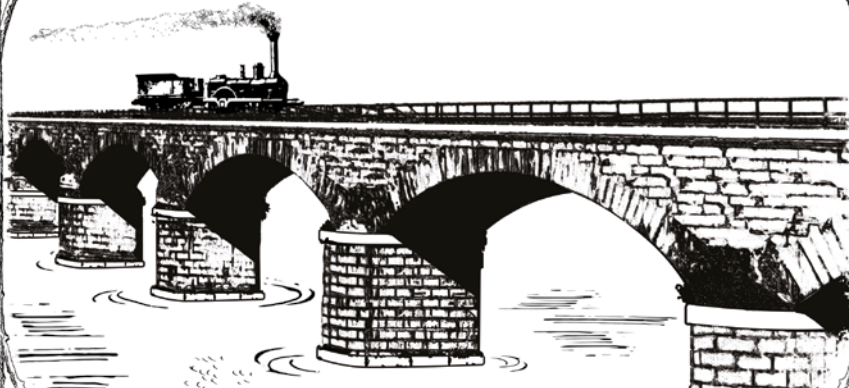
AKTIVITY V OBLASTI VÝZKUMU A VÝVOJE

Zaměstnanci SŽDC spolupracují s vědeckými a odbornými pracovišti na úkolech technického rozvoje, které jsou financované ze SFDI.

AČESKÁ REPUBLIKA

ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA • ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA • ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA • ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA

SŽDC - 175. VÝROČÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY



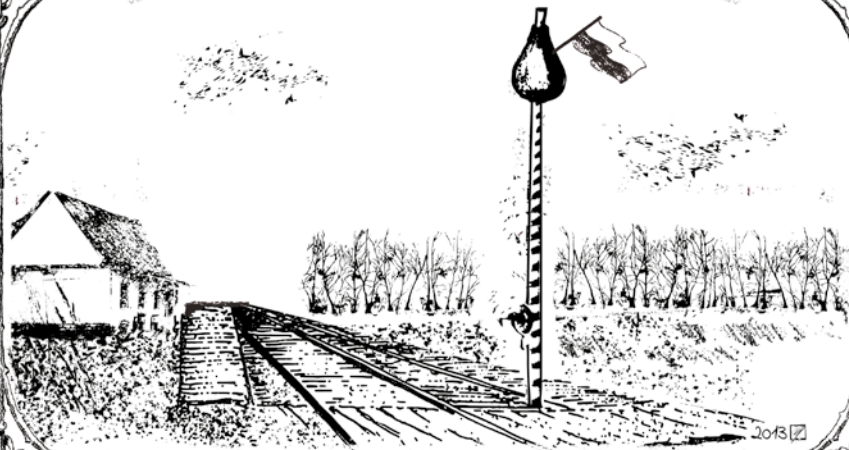
2015

1850 Negrelliho viadukt

AČESKÁ REPUBLIKA

ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA • ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA • ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA • ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA

SŽDC - 175. VÝROČÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY



2015

1850 Košové návěstidlo

NEGRELLIHO VIADUKT

je historicky prvním pražským železničním mostem přes Vltavu a v současné době i druhým nejstarším vltavským mostem vůbec. Také je nejdelším železničním a celkově třetím nejdelším mostem v ČR. Most byl budován od jara 1846, dokončen roku 1849 a uveden do provozu 1. června 1850.

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 EU, spolupracujeme s partnerskými organizacemi, institucemi EU 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

EU 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 organizace.

DOPRAVNÍ POLITIKA ČR A MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ SÍŤE

V souladu s vrcholovým strategickým dokumentem Dopravní politika ČR pro léta 2014–2020 se SŽDC soustředí na urychlené dokončení procesu budování tranzitních železničních koridorů a pokračuje v modernizaci tratí na hlavní síti TEN-T pro osobní a nákladní dopravu a tratí zařazených do sítě železničních nákladních koridorů. Velkou pozornost věnujeme 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 v rámci modernizace trati Praha – Kladno. 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 v regionech nadále realizujeme také menší projekty financované především z národních zdrojů. Jedná se o odstranění 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. Identifikujeme tratě s dopravním potenciálem a zaměříme se na jejich revitalizaci. Velkou výzvou je naplnění požadavků objednatelů regionální a zejména příměstské dopravy, a to jak z hlediska kapacity, tak i rychlosti.

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.

PRODEJ ČÁSTI ZÁVODU „ŽELEZNIČNÍ STANICE“

V průběhu roku 2014 proběhla celá řada jednání mezi zástupci SŽDC a společností České dráhy, a.s., (dále jen ČD) v souvislosti s připravovaným Prodejem části závodu – nádražních budov a pozemků – do hospodaření SŽDC. Tato transakce je vnímána jako dokončení transformace celého železničního sektoru z hlediska vytvoření podmínek pro liberalizovaný systém české železnice. Je to též nejhodnější způsob naplnění povinností vyplývajících z evropské směrnice 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru. Je totiž problematické, aby významnou součástí železniční infrastruktury, nádraží, nadále vlastnil jeden z dopravců. Budou-li nádraží v majetku SŽDC, pak se významně rozšíří možnosti financování jejich provozu, obnovy a modernizace.

Proces prodeje je připravován v souladu s běžnou obchodněprávní praxí, přičemž kupní cena příslušné části závodu bude stanovena soudem jmenovaným znalcem. Transakce vychází z principu tržního investora. Znalcem pro vypracování znaleckého posudku na ocenění části závodu byla 25. 11. 2013 jmenována Městským soudem v Praze společnost PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o.

Úkolem znalce je stanovit tržní hodnotu části závodu ČD „Železniční stanice“, a to na základě obecně uznávaných tržních ukazatelů a oceňovacích norem. Znalecký ústav je osobou na účastnících transakce zcela nezávislou. Definitivní podrobný znalecký posudek prodávané části závodu bude dopracován (aktualizován a verifikován) až k datu prodeje stanovenému příslušným usnesením vlády. V současné době je ve formě pracovního materiálu k dispozici předběžné indikativní ocenění.

Toto předběžné indikativní ocenění je součástí souboru podkladů, které si vyžádaly příslušné orgány Evropské komise (dále jen EK), se kterou je transakce z důvodů právní jistoty projednávána. Vzhledem ke komplexnosti konzultací nelze v současné době přesně určit, v jakém časovém horizontu EK předloží oficiální vyjádření. Očekává se však, že pozitivní stanovisko EK bude k dispozici v řádu měsíců.

Transakce koupě části závodu „Železniční stanice“ je po technické a právní stránce oběma partnery připravena. Po zmíněném úspěšném projednání transakce v EK bude o úplatném převodu nádražních budov a souvisejícího majetku ČD na stát rozhodovat vláda ČR.

ČINNOST ORGANIZACE V ROCE 2014

HLAVNÍ UDÁLOSTI ROKU 2014

LEDEN

V Praze se uskutečnilo slavnostní předání vyprošťovacího tanku VT 72B pražské jednotce Hasičské záchranné služby SŽDC.

Skončila první etapa rekonstrukce železničního uzlu v Přerově.

Stavbaři dokončili modernizaci trati České Budějovice – Nemanice. Zahrnovala také celkovou přestavbu hlavní stanice v krajské metropoli.

ÚNOR

Byly zahájeny stavební práce na přestavbě trati Veselí nad Lužnicí – Soběslav, včetně výstavby druhé koleje.

BŘEZEN

Odstartovala první fáze modernizace celého plzeňského železničního uzlu.

Začala rozsáhlá rekonstrukce hned dvou regionálních drah. Lepší parametry získají tratě České Budějovice – Volary a Liberec – Tanvald.

DUBEN

V Praze na Balabence se rozběhla výstavba budovy Centrálního dispečerského pracoviště pro oblast Čech.

V Děčíně skončila rekonstrukce mostu přes Labe na trati do Jedlové.

Na Vsetínsko přijel Preventivní vlak, který seznamuje žáky a studenty s pravidly bezpečného chování na železnici.

Na železnici v jižních Čechách byla zahájena modernizace traťového úseku Ševětín – Horusice a rekonstrukce stanice Strakonice.

KVĚTEN

Skončila rekonstrukce trakční napájecí stanice v Pečkách.

Mezi Opatovicemi nad Labem a Stéblovou začala první část modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim. Zahrnuje rovněž výstavbu druhé koleje v tomto úseku.

ČERVEN

Po roční pauze se vrátily vlaky na povodněmi vážně poškozené tratě Liberec – Jablonné v Podještědí a Pečky – Kouřim.

Odstartoval interní projekt Tým SŽDC.

Na veletrhu Czech Raildays v Ostravě se uskutečnil křest malé měřicí dreziny MMD.1.

V Praze se podruhé konal Student Cup SŽDC.

ČERVENEC

Po desítkách let došlo k obnovení provozu na přeshraničním úseku s Německem Dolní Poustevna – Sebnitz.

Začala instalace dálkového ovládání zabezpečení trati Újezdec u Luhačovic – Vlárský průmysk.

Stavbaři zahájili přestavbu nejzápadnější části III. koridoru mezi Chebem a státní hranicí s Německem.

SRPEN

Na dvoukolejné magistrále přes Vysočinu se rozběhla rekonstrukce úseku Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou.

ZÁŘÍ

V Břeclavi se uskutečnily oslavy 175 let železnice na českém území.

Na regionálních tratích v okolí Hostivice a Rudné u Prahy se otevřelo pro cestující celkem pět nových zastávek.

Preventivní vlak zavítal na nádraží v Praze-Bubnech a Břeclavi.

Student Cup SŽDC hostilo poprvé také Brno.

ŘÍJEN

SŽDC koupila od ČD nádražní budovu v Karlových Varech, aby mohla zahájit celkovou rekonstrukci tamního horního nádraží.

LISTOPAD

V pražském hotelu Olšanka uspořádala SŽDC první interaktivní konferenci pro studenty.

Vlaky začaly opět zastavovat ve zmodernizované stanici Ústí nad Orlicí.

PROSINEC

Silná námraza na troleji paralyzovala na několik dní provoz na většině elektrifikovaných tratí v republice.

Skončily stavební práce na modernizaci průjezdu uzlem Plzeň.

Začal platit nový jízdní řád. Vlaky se opět rozjely po několika tratích v Pardubickém kraji, navíc začaly obsluhovat nové zastávky.

PROVOZUSCHOPNOST ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

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

SŽDC má na starosti provozuschopnost dráhy celostátní a regionálních drah ve vlastnictví státu, zajišťuje včasné odstraňování závad v provozuschopnosti železniční infrastruktury ve správě SŽDC, eviduje omezující parametry železniční dopravní cesty a dbá na 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, která 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 jsou opravy a údržba realizovány 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 také počet omezení traťové rychlosti, tzv. pomalých jízd. Pro rok 2014 byl stanoven limit hodnocených pomalých jízd v celé síti k 31. 12. 2014 v délce 7 km. Skutečná délka hodnocených pomalých jízd k tomuto datu byla 4,983 km. Hodnocené pomalé jízdy jsou takové, které jsou zavedeny z důvodu nevyhovující-

ho technického stavu infrastruktury a dále pomalé jízdy zavedené kvůli nevyhovujícím rozhledovým poměrům na přejezdech.

Tabulka vybraných činností

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství
úprava GP kolejí	km	1 576
úprava GP výhybek	v. j.	1 010
čištění lože – koleje	km	210
čištění lože – výhybky	v. j.	293
BK, svařování – koleje	km	282
BK, svařování – výhybky	v. j.	298
výměna kolejnic	km	292
výměna pražců	ks	266 522

Základní charakteristika železniční sítě

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství
délka tratí celkem	km	9 458
délka elektrizovaných tratí	km	3 216
délka tratí normálního rozchodu	km	9 435
délka úzkorozchodných tratí	km	23
délka jednokolejných tratí	km	7 515
délka dvou a více kolejných tratí	km	1 943
stavební délka kolejí celkem	km	15 464
počet výhybkových jednotek	v. j.	23 756
počet mostů	ks	6 798
počet tunelů	ks	164
celková délka mostů	m	153 687
celková délka tunelů	m	45 732
počet železničních přejezdů	ks	8 001

PROVOZOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

V souladu se zákonem č. 77/2002 Sb. je SŽDC povinná zajistit provozování dráhy ve veřejném zájmu. 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 2014 se kladl důraz na maximálně vstřícný přístup vůči dopravcům při organizování výlukové činnosti pro obnovu a údržbu železniční dopravní cesty nebo její modernizaci.

Rozsah drah, které provozuje SŽDC, je v současné době stabilizovaný na délku tratí 9 458 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 vybudovanou dráhu Sedlnice – Mošnov, Airport Ostrava, která je ve vlastnictví Moravskoslezského kraje.

PODPORA PROVOZU APLIKACÍ

Poslední léta zaznamenala nebývalý rozvoj 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 k stále větší datové provázanosti systémů, a tím jsou kladeny zvýšené nároky na kvalitu obsluhy informačních systémů provozními zaměstnanci. Stávající provozní aplikace jsou díky této datové provázanosti s jinými systémy a změnami předpisů průběžně aktualizovány.

Školitelé provozních aplikací se aktivně zúčastňují odborných seminářů, které pořádá úsek řízení provozu, kde se řeší problematika předpisových ustanovení ve vztahu k provozním aplikacím, a dále odborných seminářů na jednotlivých OŘ, na kterých zpětně seznamují vedoucí zaměstnance OŘ se změnami v jednotlivých provozních aplikacích.

PROJEKT CDP PRAHA

Projekt budovy CDP Praha v rámci schváleného harmonogramu dospěl v roce 2014 do fáze její samotné výstavby. Dokončení stavebních prací je naplánováno na říjen 2015. V současném období se připravují první stavby na traťových úsecích s budoucím dálkovým ovládním zabezpečovacích zařízení plánovaných k zapojení do CDP Praha v rámci 1. etapy.

Byla ukončena veřejná soutěž na čtyři následující traťové úseky: Beroun (mimo) – Rokycany (včetně), Praha-Uhřetěves (mimo) – Olbramovice (včetně), Česká Třebová (včetně) – Kolín (včetně), Kolín (mimo) – Kralupy nad Vltavou (mimo). Aktivace dispečerských sálů je naplánována na přelom let 2015 a 2016. Ve finální fázi se předpokládá zapojení cca 2 200 km tratí, které budou centrálně řízeny z CDP Praha.

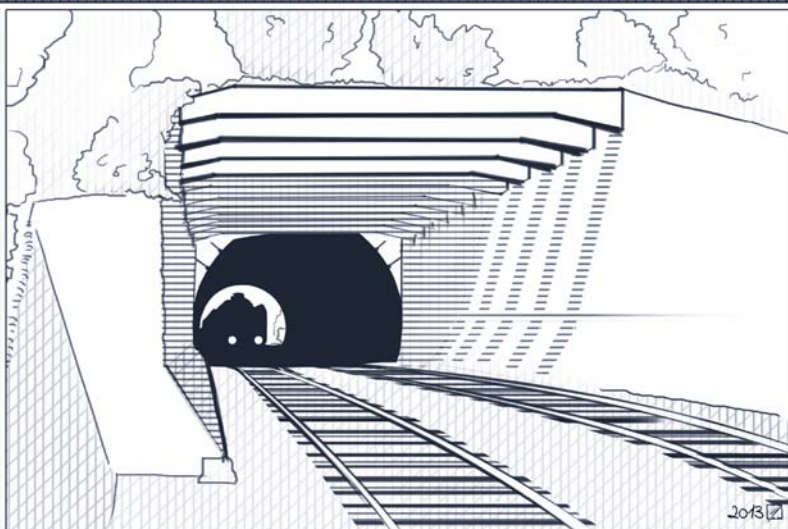
CDP PŘEROV

V roce 2014 probíhaly práce na převedení ovládní tratí Brno – Lanžhot a Veselí nad Moravou – Vlárský průsmyk s předpokladem aktivace do dálkového řízení v roce 2015.

AČESKÁ REPUBLIKA

ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA • ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA • ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA

SŽDC - 175. VÝROČÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY



1936 Štrelenský tunel

AČESKÁ REPUBLIKA

ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA • ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA • ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA

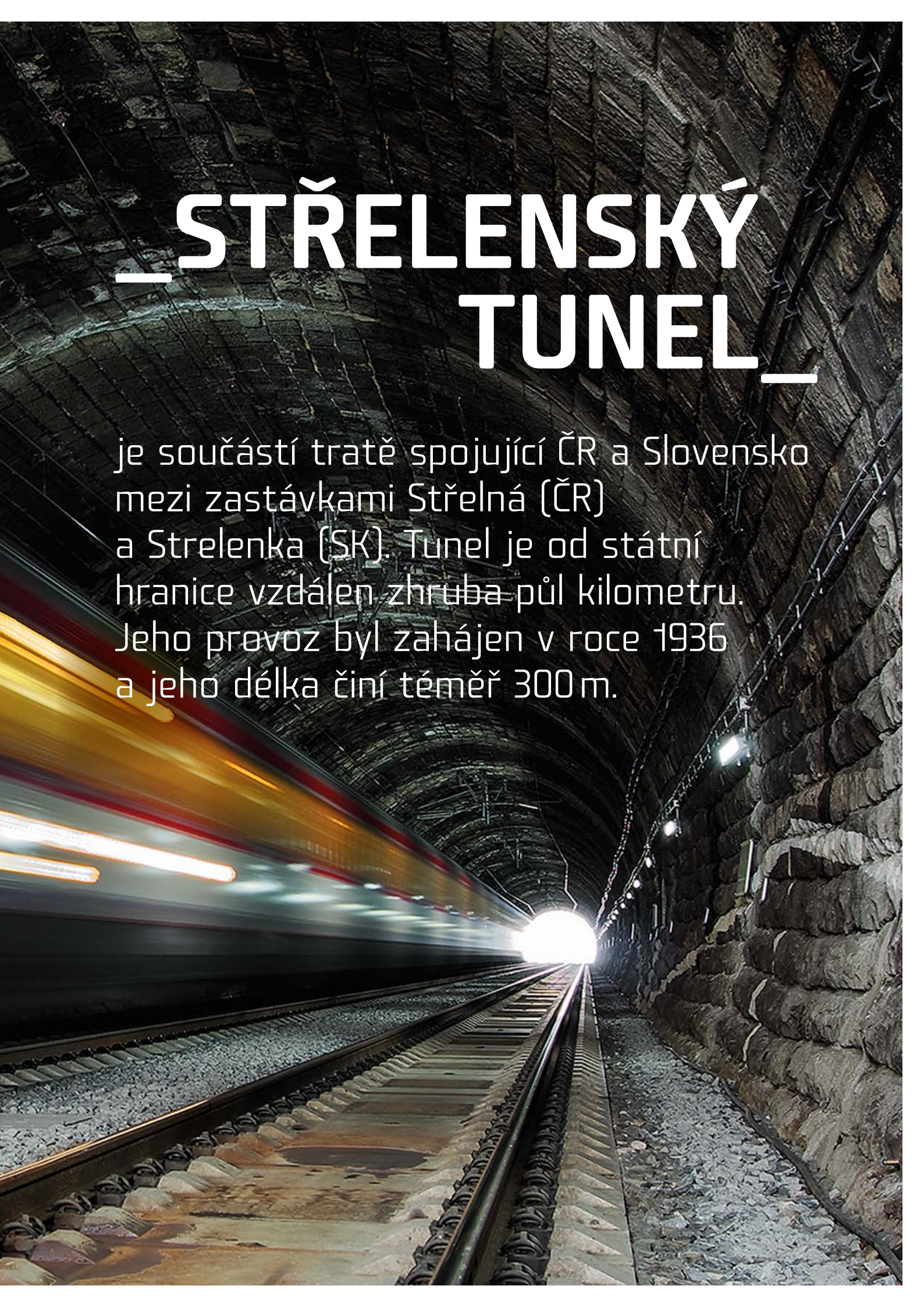
SŽDC - 175. VÝROČÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY



1936 Mechanická návěstidla

STŘELENSKÝ TUNEL

je součástí tratě spojující ČR a Slovensko mezi zastávkami Střelná (ČR) a Strelenka (SK). Tunel je od státní hranice vzdálen zhruba půl kilometru. Jeho provoz byl zahájen v roce 1936 a jeho délka činí téměř 300 m.



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,
- postupná modernizace a rekonstrukce vybraných ostatních celostátních a regionálních tratí s cílem vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravní obslužnosti,
- investice do železniční infrastruktury pro rozvoj příměstské dopravy a integrovaných dopravních systémů,
- elektrizace vybraných železničních tratí,

- zvýšení bezpečnosti železniční dopravy, zejména bezpečnosti na železničních přejezdech,
- postupná příprava pro výstavbu Rychlých spojení (dále jen RS).

VÝRAZNÝ POSUN V PŘÍPRAVĚ STAVEB

SŽDC v roce 2014 opětovně zvýšila objem čerpaných investičních zdrojů na přípravu staveb (viz graf níže). Pozitivní vývoj přípravy se kladně projevil v meziročním nárůstu realizovaných investic spolufinancovaných v rámci stávajícího programového období EU a zároveň zajištěním připravenosti staveb pro nové programové období EU 2014–2020. U naprosté většiny akcí se předpokládá spolufinancování realizace ze zdrojů EU (OPD 1, CEF, OPD 2). V důsledku úspěšnosti v přípravě staveb se pro rok 2015 očekává další nárůst v čerpání investičních zdrojů do železničních staveb.

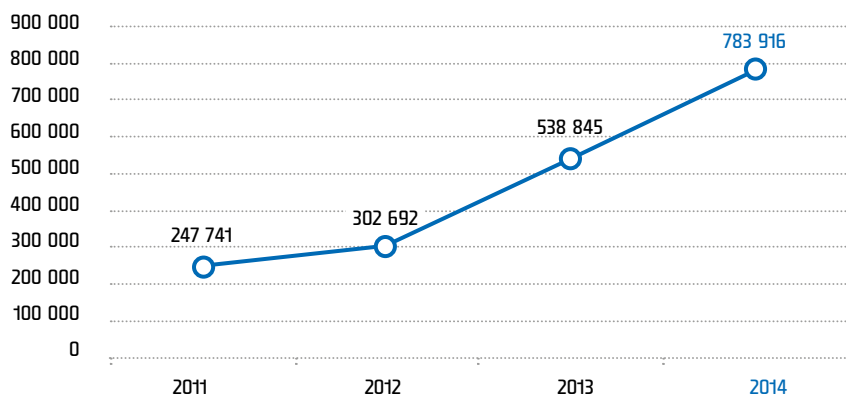
MODERNIZACE TRANZITNÍCH ŽELEZNIČNÍCH KORIDORŮ SPĚJE K ZÁVĚRU

Územím České republiky procházejí čtyři tranzitní železniční koridory. Strategickým cílem jejich modernizace je zajistit kvalitní mezinárodní spojení se sousedními zeměmi a současně umožnit rychlé a kvalitní spojení mezi jednotlivými regiony České republiky. Modernizace tranzitních koridorů představuje kvalitativní zlepšení železniční dopravy 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 Karvíné navázala modernizace III. a IV. koridoru.

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

Příprava staveb SŽDC

(celkové investované objemy v tis. Kč dle zúčtování let 2011–2014)



Přehled staveb III. koridoru

Stavba	Délka stavby km	Stav realizace	Realizace	
			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 Plzeň – Stříbro	30,1	dokončeno	3/2006	7/2009
Optimalizace trati st. hr. SR – Mosty u Jablunkova – Bystřice n. Olší	19,3	dokončeno	10/2007	12/2013
Optimalizace trati Planá u Mariánských Lázní – Cheb	39,8	dokončeno	11/2007	12/2011
Optimalizace trati Stříbro – Planá u Mariánských Lázní	32,0	dokončeno	5/2008	11/2011
Optimalizace trati Beroun – Zbiroh	24,4	dokončeno	10/2008	4/2012
Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín	11,5	dokončeno	5/2009	11/2013
Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany	20,9	dokončeno	5/2009	6/2014
Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK	3,7	dokončeno	11/2011	11/2014
Modernizace trati Rokycany – Plzeň	20,2	realizace	7/2013	6/2017
Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín, 2. stavba žst. Český Těšín	3,1	realizace	1/2014	10/2016
Optimalizace trati Cheb – státní hranice, 1. stavba – I. etapa	9,6	realizace	6/2014	10/2015
Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice	20,9	příprava	12/2015	12/2018
Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr	4,9	příprava	1/2016	8/2018
Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)	10,9	příprava	3/2017	12/2019
Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo)	24,9	příprava	7/2017	9/2019

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

Přehled staveb IV. koridoru

Stavba	Délka stavby km	Stav realizace	Realizace	
			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, Doubí u Tábora – Tábor	11,8	dokončeno	12/2006	7/2009
Optimalizace trati Horní Dvořiště st. hr. – Č. Budějovice	25,4	dokončeno	11/2007	6/2009
Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy	18,5	dokončeno	4/2009	5/2013
Modernizace trati České Budějovice – Nemanice I	2,6	dokončeno	1/2011	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 Veselí n. L. – Tábor, II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 1. etapa Veselí n. L. – Soběslav	6,5	realizace	3/2014	8/2015
Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 1. část, Ševětín – Horusice	4,4	realizace	4/2014	5/2016
Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 1. část	22,2	zpracována PD	2016	2016
Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 2. část	4,3	zpracována PD	2017	2018
Modernizace trati Sudoměřice – Votice	17,0	dokončen projekt	2016	2019
Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor, II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí	8,6	dokončen projekt	2017	2019

MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍCH UZLŮ

Pro bezproblémový průjezd po koridorech jsou v návaznosti na přestavbu traťových úseků modernizovány důležité železniční uzly v jejich trase. Dokončeny jsou již průjezdy železničními uzly Děčín, Ústí nad Labem, Kolín – Choceň, Břeclav, Přerov (1. stavba) a Bohumín. V realizaci je stavba průjezdů železničním uzlem Ústí nad Orlicí, Plzeň a Olomouc. V pražském uzlu byly již dokončeny stavby Modernizace západní části Praha hlavní nádraží, Nové spojení, spojující žst. Praha hl. n. 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-Bubenec s předpokládaným ukončením v roce 2015 a Modernizace traťového úseku Praha-Běchovice – Úvaly s předpokládaným ukončením v roce 2016. Jejich zprovozněním se dokončí průjezd po I. koridoru v pražském uzlu. Pokračují přípravné práce pro stavby na úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n. (1. část stavby již byla zahájena) a Praha hl. n. – Praha-Smíchov, které zapojí III. a IV. koridor do pražského uzlu. Dále pokračuje projektová příprava pro průjezdy uzly Brno, Přerov (2. stavba), Ostrava, Pardubice, Česká Třebová a pro navazující etapy modernizace uzlu Plzeň.

MODERNIZACE OSTATNÍCH TRATÍ ZAŘAZENÝCH DO EVROPSKÉHO ŽELEZNIČNÍHO SYSTÉMU

Připravovány jsou 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 – hranice Slovenské republiky, Přerov – Česká Třebová a Děčín – Všetaty – Kolín. V realizaci je výstavba GSM-R v úseku Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno, Beroun – Praha – Benešov, Beroun – Plzeň – Cheb a Benešov – Votice. V přípravě je instalace GSM-R v úsecích České Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště, Plzeň – České Budějovice a Ústí nad Orlicí – Lichkov. Po ukončení pilotního projektu evropského zabezpečovacího zařízení ETCS v úseku Poříčany – Kolín nyní probíhá instalace systému ETCS v úseku Kolín – Břeclav, státní hranice Rakousko/Slovensko a v přípravě jsou úseky Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav a Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín.

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 etapa, zdvoukolejnění úseku Stéblová – Opatovice nad Labem, je již v realizaci. Probíhá příprava rekonstrukce a elektrizace tratí Brno – Zastávka u Brna, Praha-Vysočany – Lysá nad Labem, Praha – Kladno s připojením na letiště Václava Havla, Otrokovice – Vizovice a řada dalších.

RYCHLÁ SPOJENÍ

Aktuálním úkolem je příprava sítě RS, která zahrnuje jak nové vysoko rychlostní 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 zanechat nové trasy RS do územněplánovací 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.

DALŠÍ VÝVOJ

Zásadním úkolem v oblasti modernizace dráhy pro nejbližší období je realizací vhodných projektů zajistit dočerpání prostředků z fondů EU alokovaných prostřednictvím Operačního programu Doprava. Posledním rokem, kdy lze tyto zdroje čerpat, je rok 2015. Pro nadcházející konec stávajícího evropského programového období jsou připraveny specifické postupy, zejména tzv. fázování staveb (týká se akcí, které dobou realizace zasahují do dvou programových období), a to jak po stránce stavebních postupů, tak i finančních procesů.

V roce 2015 se v důsledku předcházející akcelerace v přípravě staveb a ve snaze o maximální užítkování dostupných dotačních zdrojů z OPD očekává vysoký nárůst investiční výstavby. Budou se realizovat významné projekty modernizace tranzitních železničních koridorů, dále modernizace železničních uzlů a stanic, investic se dočkají jak tratě zařazené do sítě TEN-T, tak vybrané regionální tratě. V neposlední řadě se uskuteční realizace mnoha technologických projektů. Půjde o akce pro zvýšení trakčního výkonu trakčních napájecích stanic, výstavby systémů GSM-R, dále zavedení dálkově ovládaného zabezpečovacího zařízení, na mnoha tratích pak budou provedena souborná opatření pro zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech.

Další prioritou pro rok 2015 je předložení projektových žádostí EK pro první skupinu akcí navržených pro financování z nového finančního nástroje EU – programu CEF. EK budou do tzv. první výzvy ke spolufinancování z CEF navrženy následující projekty:

- Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská,
- Uzel Plzeň, 3. stavba – přesmyk domažlické trati,
- Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr,
- Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha-Hostivař – Praha hl. n.,
- ETCS Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav.

Pokračovat bude i příprava dalších akcí jak pro další výzvu CEF, tak pro možné spolufinancování z Operačního programu Doprava 2 (OPD 2) určeného pro spolufinancování projektů mimo hlavní dopravní síť v programovém období 2014–2020. Jednoznačnou prioritou přitom bude dokončení modernizace železničních koridorů a tratí, které jsou součástí evropské železniční sítě. Na všech těchto procesech SŽDC trvale úzce spolupracuje s Ministerstvem dopravy ČR a SFDI.

Modernizace železniční infrastruktury zahrnuje i technologické stavby vyplývající z kontextu evropských standardů. Jedná se především o realizaci dalších staveb pro implementaci GSM-R a ETCS podle novely Národního implementačního plánu ERTMS. Modernizace železniční infrastruktury na hlavní síti TEN-T bude i v dalších letech pokračovat podle příslušných technických specifikací pro interoperabilitu (dále jen TSI). Pozornost bude věnována také aplikaci standardů TSI Energie a naplňování Evropského implementačního plánu pro subsystém řízení a zabezpečení.

Naplňování uvedených standardů je cílem nově vytvářených prioritních směrů pro nákladní dopravu – tzv. nákladních koridorů, zřízených podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 913/2010 (EU). V této souvislosti se SŽDC zaměří na vybudování struktur a uvedení těchto koridorů do provozu v souladu se zmíněným nařízením. V rámci svých dalších mezinárodních aktivit předpokládá SŽDC aktivní podporu nové struktury sítě TEN-T a zapojení do procesu celkové revize všech TSI v rámci nového přístupu EU.

HLAVNÍ PRIORITY SŽDC V OBLASTI MODERNIZACE A ROZVOJE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

Hlavní priority pro rok 2015

Zajistit dočerpání stávajícího OPD vhodnými projekty

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

Zajistit přípravu vhodných projektů pro OPD 2

Hlavní cíle pro nadcházející programové období 2014–2020

Dokončení modernizace koridorů

Modernizace železničních uzlů

Stavby interoperability (GSM-R + ETCS)

Ostatní významné stavby

Příprava RS

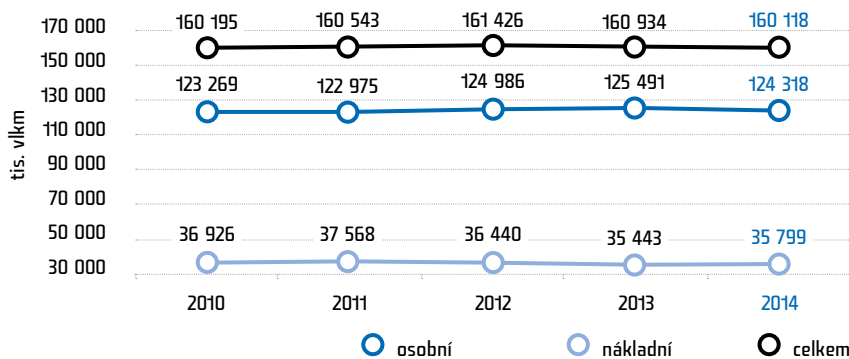
POUŽÍVÁNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY DOPRAVCI

Počet dopravců, kteří mají se SŽDC uzavřenou Smlouvu o provozování drážní dopravy na dráze celostátní a regionální ve vlastnictví státu, mírně vzrostl na počet 89. Neznamená to však, že všichni tito dopravci realizují výkony na železniční dopravní cestě pravidelně v průběhu celého roku. Například v lednu 2014 realizovalo výkony 50 dopravců, v dubnu 56, v červenci 59 a prosinci 55. Smlouvu mají uzavřenou jako jednu z podmínek pro provozování drážní dopravy stanovenou zákonem.

V osobní dopravě výkony dopravců v roce 2014 mírně klesly co do počtu vlakových kilometrů, zatímco hrubé tunové kilometry zůstaly na stejné úrovni. Rozhodující podíl na výkonech v osobní dopravě si dále udržuje dopravce České dráhy, a.s., s 95,3% (vlkm), respektive s 93,3% (hrtkm). Výkony ostatních osobních dopravců mírně vzrostly (RegioJet a.s.) nebo zůstaly na stejné úrovni (LEO Express a.s.).

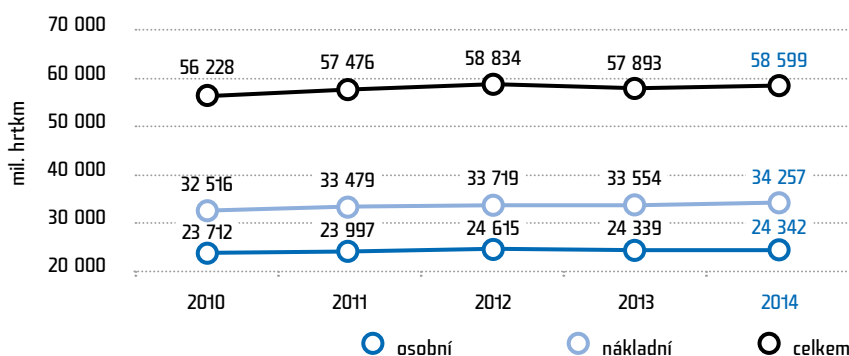
V nákladní dopravě se po minulých letech podařilo zastavit klesající trend výkonů a u ukazatele hrtkm došlo dokonce k mírnému nárůstu oproti roku 2013. Trvalý pokles v obou ukazatelích však zaznamenal největší dopravce ČD Cargo, a.s., jehož podíl na celkových výkonech klesl u vlkm na 68,0% a u hrtkm na 69,9%. Výpadek tohoto dopravce však plně výkonově nahradili ostatní dopravci. Znamená to, že přepravní potřeby v ČR v roce 2014 zůstaly stejné jako v roce předcházejícím, došlo jen k přesunu přepravních komodit mezi dopravci.

Výkony dopravců na síti provozované SŽDC (tis. vlkm)



Vlakový kilometr (vlkm) je dán ujetou vzdáleností vlaku v kilometrech.

Výkony dopravců na síti provozované SŽDC (mil. hrtkm)



Hrubý tunový kilometr (hrtkm) 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.

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

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Počet dopravců	50	52	53	56	53	62	68	75	79	84	89

Výkony dopravců na síti provozované SŽDC v letech 2010–2014

Ukazatel/rok	2010	2011	2012	2013	2014
tis. vlkm celkem	160 195	160 543	161 426	160 934	160 118
tis. vlkm osobní dopravy	123 269	122 975	124 986	125 491	124 318
tis. vlkm nákladní dopravy	36 926	37 568	36 440	35 443	35 799
mil. hrtkm celkem	56 228	57 476	58 834	57 893	58 599
mil. hrtkm osobní dopravy	23 712	23 997	24 615	24 339	24 342
mil. hrtkm nákladní dopravy	32 516	33 479	33 719	33 554	34 257

Procentní podíl dopravců na výkonech osobní dopravy (porovnání let 2013 a 2014)

Dopravce/ukazatel, rok	vlkm 2013	hrtkm 2013	vlkm 2014	hrtkm 2014
České dráhy, a.s.	95,61	94,87	95,34	93,27
RegioJet a.s.	1,94	3,40	2,09	5,01
LEO Express a.s.	1,65	1,47	1,68	1,45
GW Train Regio a.s.	0,34	0,08	0,35	0,08
Vogtlandbahn-GmbH, organizační složka	0,32	0,13	0,32	0,13
ostatní dopravci	0,14	0,05	0,22	0,06

Procentní podíl dopravců na výkonech nákladní dopravy (porovnání let 2013 a 2014)

Dopravce/ukazatel, rok	vlkm 2013	hrtkm 2013	vlkm 2014	hrtkm 2014
ČD Cargo, a.s.	73,47	76,33	67,97	69,90
Advanced World Transport a.s.	6,02	7,78	9,48	12,43
UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.	3,56	3,87	3,82	4,21
IDS CARGO a.s.	1,85	2,06	1,57	2,99
SD – Kolejová doprava a.s.	1,40	1,92	1,90	1,88
Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft	1,21	1,77	1,41	2,26
LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o.	0,93	1,18	0,91	1,23
METRANS Rail s.r.o.	0,79	0,95	1,16	1,51
BF Logistics s.r.o.	0,71	0,92	0,80	0,94
PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA	0,71	0,89	0,72	0,95
ostatní dopravci	9,35	2,33	10,26	1,70

PŘEHLED O PŘIDĚLENÝCH TRASÁCH

Ve smyslu zákona o dráhách je SŽDC přidělcem kapacity dopravní cesty na dráze celostátní a dráhách regionálních ve vlastnictví státu. 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. V něm 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.

Vývoj přidělu kapacity dopravní cesty v trasodnech

Rok	2010	2011	2012	2013	2014
Žádost o přidělení kapacity dopravní cesty do ročního jízdního řádu (řádová i pozdní)	3 759 730	3 599 600	3 579 854	3 310 034	3 164 124
Žádost o přidělení kapacity dopravní cesty do změny ročního jízdního řádu	128 949	90 347	80 806	85 096	92 687
Žádost o individuální ad hoc přidělení kapacity dopravní cesty	246 789	248 935	218 281	231 665	257 130
Celkem	4 135 468	3 938 882	3 878 941	3 626 795	3 513 941

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	2010	2011	2012	2013	2014
Počet zpracovaných žádostí	163 166	166 767	163 685	180 579	206 195

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

Dne 12. 12. 2012 zveřejnila SŽDC v Přepřavním a tarifním věstníku Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro jízdní řád 2014. V rámci sestavy jízdního řádu 2014 si požádalo o přidělení kapacity celkem 25 dopravců, z toho 12 pro osobní dopravu. Po provedené koordinaci byla dopravcům kapacita přidělena a jejich požadavky byly zpracovány do jízdního řádu 2014, který platil od 15. 12. 2013 do 13. 12. 2014.

Obdobným způsobem byli dopravci vyzváni i k uplatnění požadavků na přidělení kapacity pro jízdní řád 2015 (Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro jízdní řád 2015 bylo zveřejněno dne 4. 12. 2013).

Jízdní řád v době rozmachu informačních technologií dnes umožňuje pružně reagovat na měnící se potřeby objednavatelů a dopravců a současně i průběžně reagovat na aktuální stav železniční infrastruktury. Prostřednictvím moderních komunikačních kanálů o všech jeho změnách průběžně informujeme všechny zákazníky veřejné osobní i nákladní dopravy.

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 EU.

BEZPEČNOSTNÍ CÍLE

Systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy zahrnuje také zpracování výročních zpráv věnovaných této problematice. Jejich nedílnou součástí je stanovení a vyhodnocení bezpečnostních cílů, které si provozovatel dráhy a dopravy 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 2014 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 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, podle 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 nepřetržité nehodové pohotovosti SŽDC úspěšně minimalizuje doby dostavení se na místo mimořádné události nebo pracovního úrazu a tím minimalizuje i ztráty dopravců.

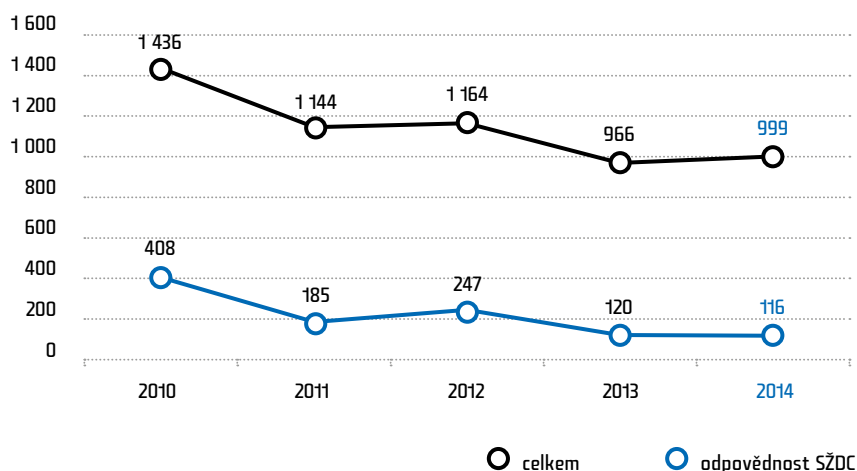
S cílem dále zlepšovat ekonomické výsledky a dosáhnout požadované kvality a jednotnosti šetření zajišťuje SŽDC smluvní zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí a pracovních úrazů i jiným dopravcům a provozovatelům dráhy. V současné době je uzavřeno celkem 68 takových smluv.

NEHODOVOST

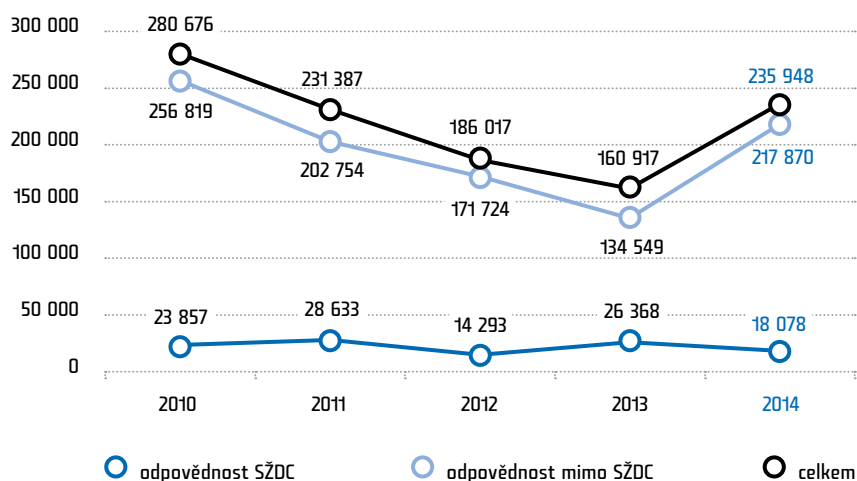
Z porovnání výsledků nehodovosti za uplynulých pět let je i přes mírný nárůst celkového počtu mimořádných událostí patrný pokles počtu těch mimořádných událostí, které vznikly zaviněním ze strany SŽDC. K poklesu došlo rovněž u hmotných škod, které vznikly zaviněním ze strany SŽDC, a to i přes relativně vysoký nárůst celkových hmotných škod (o 46,6%) v porovnání s rokem 2013.

Výsledky nehodovosti za rok 2014 deklarují, že SŽDC provozuje dopravní cestu bezpečně, plně v souladu s TSI i jinými předpisy a požadavky EU.

Porovnání celkových počtů mimořádných událostí v letech 2010 až 2014



Porovnání hmotných škod v letech 2010 až 2014 (v tis. Kč)



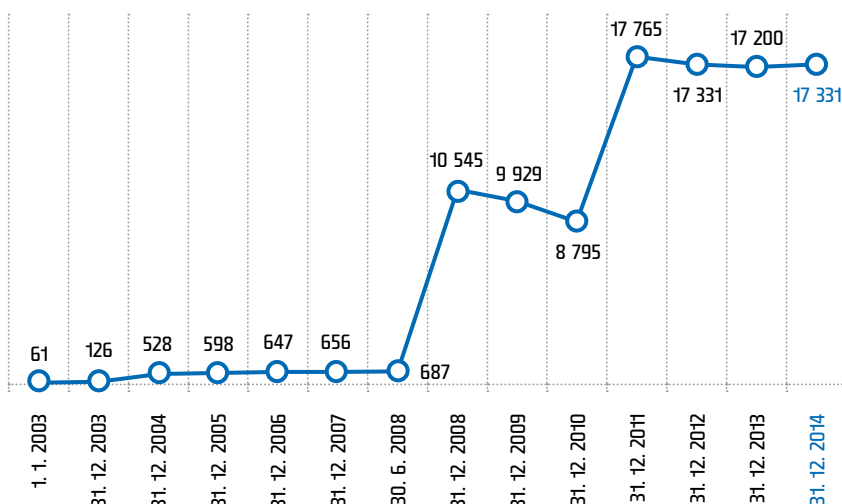
LIDSKÉ ZDROJE

ZAMĚSTNANCI

K 1. 1. 2014 zaměstnávala SŽDC 17 157 zaměstnanců pracujících ve 203 profesích v 17 organizačních jednotkách působících v jednotlivých regionech České republiky a na Generálním ředitelství. Po 11 letech existence, kdy SŽDC zahájila svoji činnost s pouhými 61 zaměstnanci, se stala jedním z největších zaměstnavatelů v České republice a největším zaměstnavatelem v železniční dopravě.

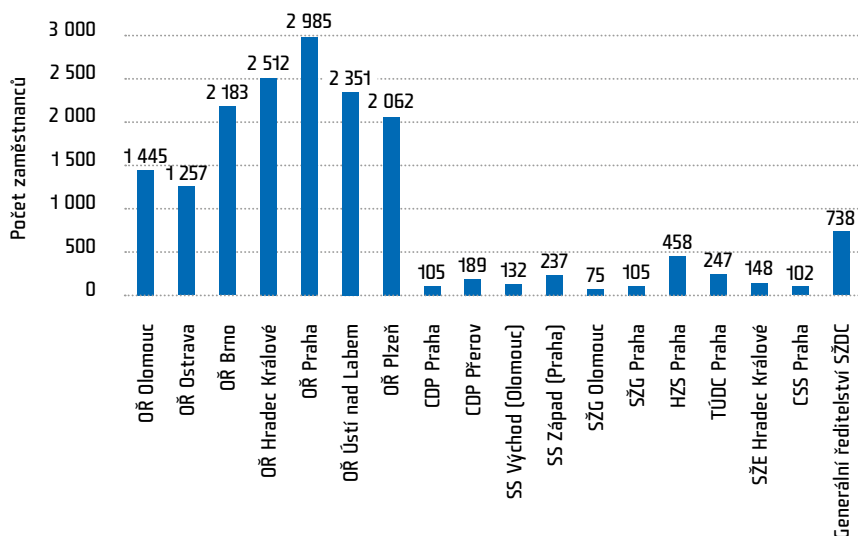
Na základě závěru správní rady ze dne 5. 9. 2014 byl z důvodu dosažení optimálního počtu provozních zaměstnanců v odborných správách infrastruktury (trati, elektrotechniky a energetiky a sdělovací a zabezpečovací techniky) zahájen ve 4. čtvrtletí 2014 jejich nábor. V důsledku toho došlo ke zvýšení evidenčního počtu zaměstnanců vůči stavu k 31. 12. 2013 o 131 (meziročně +0,8 %).

Vývoj evidenčního počtu zaměstnanců SŽDC



V roce 2014 nedošlo k zásadním změnám organizační struktury organizačních jednotek.

Evidenční počet zaměstnanců podle organizačních složek k 31. 12. 2014

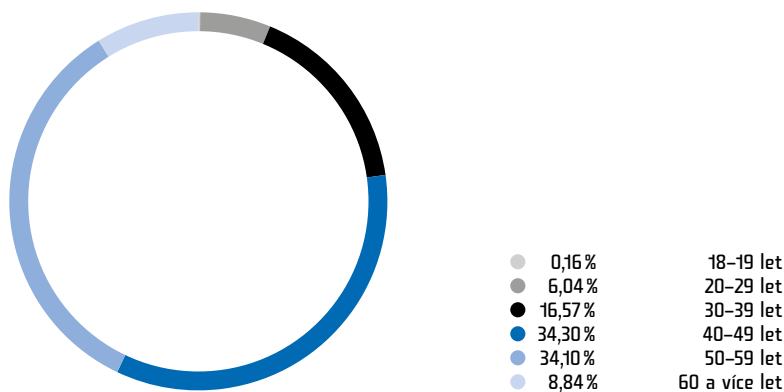


Struktura zaměstnanců podle věku se meziročně výrazně nezměnila, k 31. 12. 2014 činil průměrný věk zaměstnance SŽDC 47,36 let.

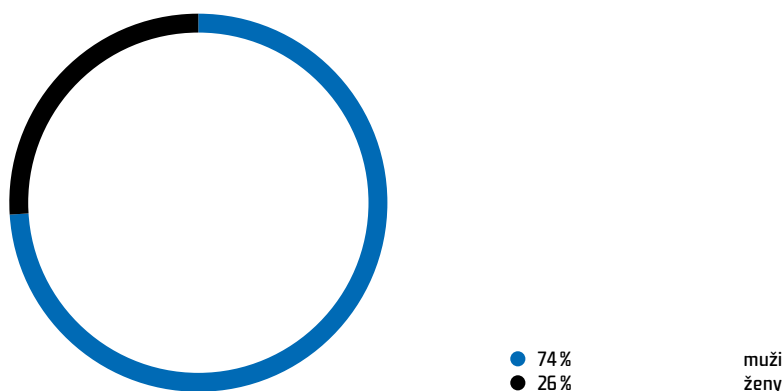
Železniční doprava se řadí mezi tzv. mužskodominantní sektory, proto k 31. 12. 2014 nadále činil převažující podíl mužů 74%. Oproti stavu k 31. 12. 2013 tak došlo k mírnému meziročnímu snížení podílu žen.

V roce 2014 došlo ke zlepšení kvalifikační struktury zaměstnanců SŽDC. Ve srovnání podle nejvyššího dosaženého vzdělání se meziročně snížil podíl zaměstnanců s neúplným, základním a středním vzděláním bez maturity celkem o 6% a naproti tomu se o stejnou hodnotu zvýšil podíl těch, kteří mají střední vzdělání s maturitou. Podíl zaměstnanců s vyšším odborným vzděláním a s bakalářským, vysokoškolským či doktorským vzděláním se nezměnil a činí celkem 11%.

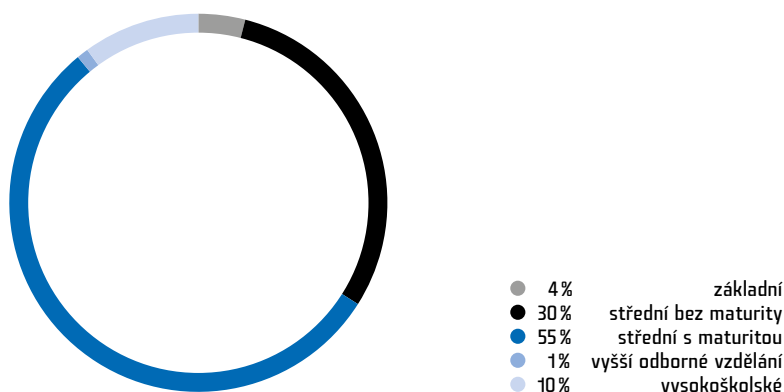
Věková struktura zaměstnanců k 31. 12. 2014



Genderová struktura zaměstnanců k 31. 12. 2014



Struktura zaměstnanců podle nejvyššího dosaženého vzdělání k 31. 12. 2014



ODMĚŇOVÁNÍ A ZAMĚSTNANECKÉ VÝHODY

Principy odměňování a rozsah poskytování zaměstnaneckých výhod byly dohodnuty v platné Podnikové kolektivní smlouvě SŽDC na rok 2014. Pravidla pro odměňování zaměstnanců SŽDC, účinná od 1. 1. 2014 do 31. 12. 2014, se stala její Přílohou č. 2. Nadále byl uplatňován jednotný mzdový systém, posílena byla tarifní složka mzdy a nově byly upraveny některé druhy příplatků a odměn. SŽDC všechny své závazky vůči zaměstnancům v oblasti odměňování a poskytování zaměstnaneckých výhod v roce 2014 splnila.

Okruh poskytovaných zaměstnaneckých výhod, sloužících k posílení stabilizace a motivace zaměstnanců, se v roce 2014 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 2 118 zaměstnanců ve vybraných náročných profesích dohodnutých v podnikové kolektivní smlouvě absolvovalo kondiční pobyt v jednom ze čtyř sjednaných lázeňských zařízení (Priessnitzovy lázně Jeseník, Lázně Teplice nad Bečvou, Kúpele Lúčky a Rajecké Teplice).

Z fondu kulturních a sociálních potřeb zaměstnavatel podle zásad hospodaření a schváleného rozpočtu, dohodnutých s odborovými organizacemi, přispíval zaměstnancům na stravenky, 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.

SPOLUPRÁCE S ODBOROVÝMI ORGANIZACEMI

Prioritou sociální politiky SŽDC je zachování sociálního smíru. Zaměstnavatel věnuje velkou pozornost spolupráci s odborovými organizacemi. V organizaci jich působilo k 31. 12. 2014 nadále devět, a to jak multiprofesních, tak zastupujících pouze profesní skupiny zaměstnanců. V průběhu roku 2014 se uskutečňovala 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 10. 3. 2014 probíhalo kolektivní vyjednávání o 1. změně Podnikové kolektivní smlouvy SŽDC na rok 2014, která měla řešit způsob odměňování vybraných skupin zaměstnanců řízení provozu a infrastruktury na vybraných pracovištích. To bylo od 26. 8. 2014 nahrazeno vyjednáním o nové podnikové kolektivní smlouvě, které bylo dne 1. 12. 2014 završeno uzavřením Podnikové kolektivní smlouvy SŽDC na rok 2015.

VZDĚLÁVÁNÍ

Hlavním úkolem vzdělávání byla konsolidace technického školení zaměstnanců provozních profesí údržby a oprav dopravní cesty a zaměstnanců řízení provozu. Dne 1. 9. 2014 vstoupil v účinnost nový předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, který stanovuje pravidla pro vlastní zaměstnance i dodavatele. Zároveň byla maximálně vytížena kapacita vlastního psychologického pracoviště v České Třebové, neboť vyšetření psychologické způsobilosti je podmínkou pro zařazení do nejnáročnějších profesí řízení provozu a pro činnost v jednotkách požární ochrany. Kontrolní činnost se zaměřila na zajištění výuky zaměstnanců a odbornou úroveň lektorské činnosti. Kromě toho se uskutečnily 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 poskytovatele těchto služeb 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 (své služby pro SŽDC poskytovalo 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 a též na aktualizaci kategorie prací a pracovnělékařských prohlídek.

Celkově jsme v roce 2014 měli 400 pracovních úrazů. V tomto roce došlo k jednomu smrtelnému pracovnímu úrazu zaměstnance SŽDC. Ten neměl souvislost s provozováním dráhy a drážní dopravy, ale stal se při autonehodě. Tři pracovní úrazy byly s hospitalizací delší než pět dnů, 144 pracovních úrazů bylo zařazeno do kategorie ostatní s pracovní neschopností delší než tři kalendářní dny, jeden mezi ostatní s pracovní neschopností do tří kalendářních dnů a 251 mezi ostatní bez pracovní neschopnosti.

MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE

Cílem SŽDC v oblasti mezinárodní spolupráce je podpora a prosazování zájmů české železniční infrastruktury v Evropě s cílem vytvořit fungující a spolehlivou cestu jak pro osobní, tak zejména pro nákladní dopravu. Začleňování tratí České republiky do hlavních evropských tras je nezbytnou podmínkou rozvoje železnice v naší zemi i jejího dalšího 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 bylo nemožné.

I v roce 2014 pokračovala jednání se zahraničními partnery na všech úrovních efektivně, ať již v rámci mezinárodních železničních organizací, nebo přímým zapojením SŽDC do výborů EK (RISC a SERAC). Experti rovněž spolupracovali na tvorbě norem s CEN a CENELEC, podobně jako v předcházejících letech.

ŽELEZNIČNÍ NÁKLADNÍ KORIDORY

SŽDC se intenzivně zapojila do vznikajících orgánů železničních nákladních koridorů (dále jen RFC) definovaných Nařízením Evropského parlamentu a Rady EU č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu. České republiky se týkají 4 z 9 definovaných, a to: RFC 5 Balt – Jadran, RFC 7 Orient, RFC 8 Severní moře – Balt a RFC 9 – tzv. Česko-slovenský koridor. Koridor RFC 7 Orient podle původního Nařízení začínal v Praze a směřoval do Konstanty a Atén bez propojení se severomořskými přístavy. V souladu s Nařízením

č. 1316/2013 došlo ke sjednocení hlavní sítě koridorů TEN-T se strukturou železničních nákladních koridorů RFC. Orgány koridoru RFC 7 tak připravují prodloužení tohoto koridoru z Prahy do severomořských přístavů Hamburg, Rostock, Wilhelmshaven a Bremerhaven. Obdobně je připravováno sloučení Česko-slovenského koridoru (RFC 9) s novým koridorem Rýn – Dunaj (rovněž RFC 9), čímž Česká republika získá napojení své železniční sítě na tratě směřující do Štrasburku, Bádenska-Württemberska a Bavorska. SŽDC také usiluje o plnoprávné členství v koridoru RFC 8, aby si zajistila kvalitnější přístup k přístavům Rotterdam, Amsterdam a Antverpy. Pro zapojení ČR do nákladní tranzitní evropské dopravy to představuje velmi významný krok.

Pro celou trasu koridoru RFC 7, zprovozněného 10. 11. 2013, fungovalo v roce 2014 již jediné kontaktní místo (Corridor One Stop Shop, dále jen C-OSS) v Budapešti, roli C-OSS pro koridor RFC 9 (Praha – Čierna nad Tisou) plnila v roce 2014 SŽDC v Praze. Koridor Balt – Jadran (RFC 5), vedoucí z Gdyně do Koperu a italských přístavů, má být zprovozněn 10. 11. 2015.

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 (dále jen ERA) 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 zapracovat připomínky SŽDC a ovlivnit několik nových směrnic, vyměnit si zkušenosti v oblasti železničního svršku 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 krádeží kovů, bezpečnosti provozu a možných kybernetických útoků byly tématy řady jednání platformy UIC Bezpečnost, se kterou SŽDC aktivně spolupracovala. S provozováním dráhy a udržováním vazeb s ostatními železnicemi v Evropě souvisela i činnost našich odborníků v pracovní skupině ACCVA (Assessment of Capacity Calculation Values), která řešila zásady vyhodnocování výsledků výpočtů propustnosti tratí a stanic.

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 (Evropskou komisí, Evropským parlamentem a Radou) a aktivně se účastní zpracování stanovisek k legislativním návrhům EU ovlivňujícím železniční dopravu. Odborníci naší organizace spolupracovali s CER v rámci mnohých pracovních skupin – infrastruktura, energie, koridory, bezpečnost, personální záležitosti, řízení a zabezpečení železniční dopravy

a dalších. I v roce 2014 představovala velký objem práce aktualizace příslušných TSI a jejich rozšíření i mimo definovanou síť TEN-T.

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 2014 zaměřila na poskytování podpory dopravcům při jejich mezistátních aktivitách (jak v osobní, tak i v nákladní dopravě) a 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. Plnění úkolů RNE zajišťovaly stále pracovní skupiny a ad hoc projektové skupiny.

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 posláních skupiny je zabezpečovat podporu vojsk NATO hostitelskou zemí a koordinovat přesuny vojsk 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 se účastnili činnosti páté komise OSŽD Infrastruktura a kolejová vozidla, zejména v pracovních skupinách železničního svršku (katalog defektů kolejnic) a spodku a v oblasti diagnostiky tratí.

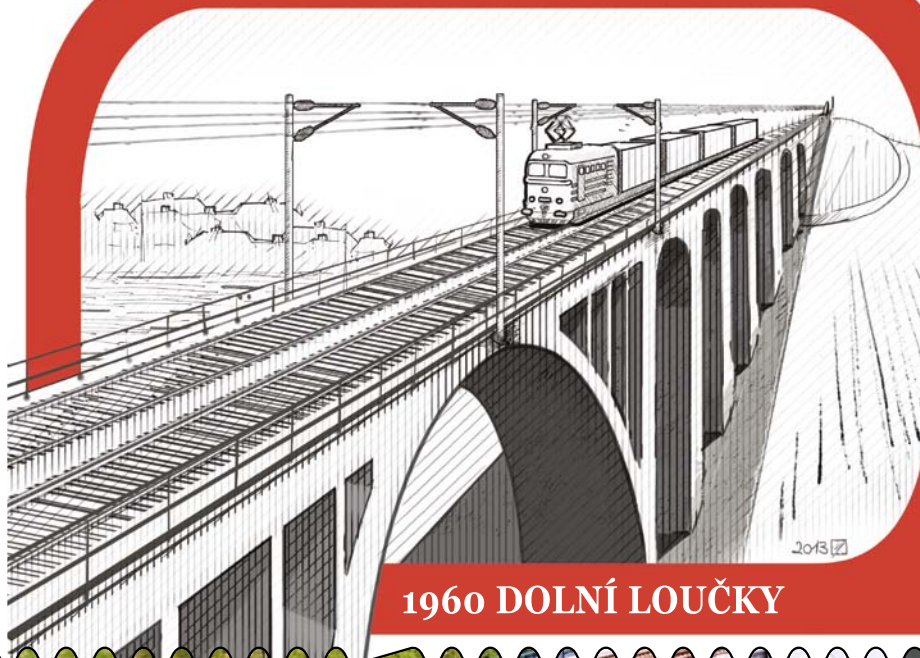
BILATERÁLNÍ A MULTILATERÁLNÍ VZTAHY

SŽDC v roce 2014 jednala se sousedními a dalšími evropskými železnicemi, například v rámci konference Transport Ostrava s generálním ředitelem polských železnic PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dále jen PKP PLK S.A.), v Bratislavě s generálním ředitelem a vedením společnosti Železnice Slovenskej republiky (dále jen ŽSR). Se španělskou infrastrukturní společností Administrador de Infraestructuras Ferroviarias proběhlo bilaterální jednání o další spolupráci.

V oblasti mezinárodních smluvních vztahů (bilaterálních i multilaterálních) byla v roce 2014 zahájena novelizace místních pohraničních ujednání mezi SŽDC a PKP PLK S.A. a místních ujednání mezi SŽDC a ŽSR. Za významný úspěch lze považovat otevření nového hraničního přechodu Dolní Poustevna – Sebnitz, pro který skupina pro mezinárodní styk drah připravila Dodatkové ujednání ke Smlouvě o propojení infrastruktur uzavřené mezi SŽDC a DB Netz AG dne 17. 6. 2014. Bez dodatkového ujednání by nebylo možné uskutečňovat provoz mezi pohraničními stanicemi.

A ČESKÁ REPUBLIKA
ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA • ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA • ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA • ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA

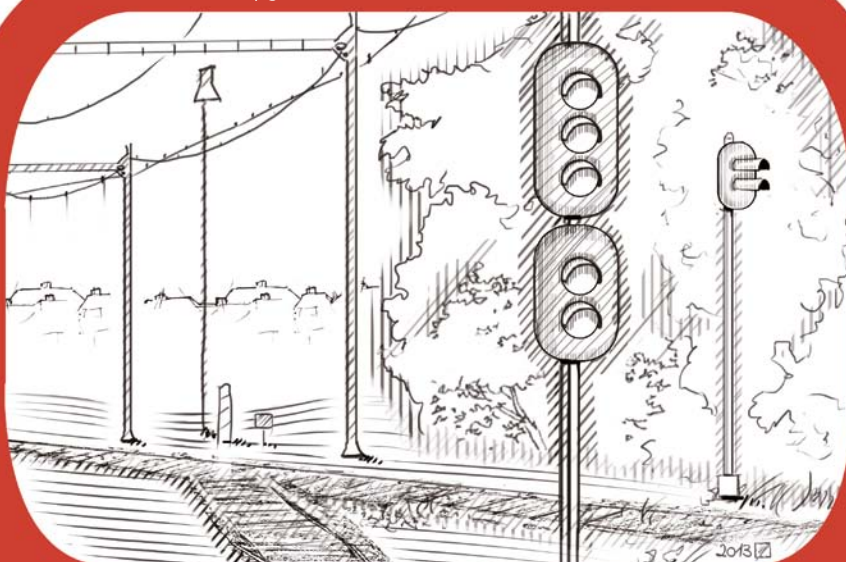
SŽDC - 175. VÝROČÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY



1960 DOLNÍ LOUČKY

A ČESKÁ REPUBLIKA
ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA • ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA • ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA • ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA

SŽDC - 175. VÝROČÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY



1960 SVĚTELNÁ NÁVĚSTIDLA

ŽELEZNIČNÍ VIADUKT V DOLNÍCH LOUČKÁCH

je jeden z největších středoevropských železo-betonových železničních oblouků. Rozpětí hlavního oblouku činí 110 metrů a jeho výška je 40 metrů. Most byl uveden do provozu v roce 1953 a obraz této unikátní stavby se dostal i na tehdejší dvacetihaléřovou poštovní známku s charakteristickým názvem: Stavba socialismu.

_HOSPODAŘENÍ ORGANIZACE

HOSPODAŘENÍ SŽDC

Za účetní období 2014 byl dosažen výsledek hospodaření v podobě účetní ztráty -2 364 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 2014 měly největší vliv následující položky:

	(údaje v mil. Kč)
Tržby za použití ŽDC	4 194
Tržby za přidělenou kapacitu ŽDC	91
Dotace na dopravní cestu nehrazená ze SFDI	549
Dotace ze SFDI na opravy a údržbu	11 662
Dotace ze SFDI na opravy a údržbu po povodních z června 2013	534
Dotace ze SFDI spolufinancovaná z OPD	120
Ostatní dotace	28
Oddlužení SŽDC dle usnesení vlády ČR č. 1553 z roku 2005	2 087
Nákup a prodej energie a distribučních služeb	339
Materiál, vlastní spotřeba energie a služby	-10 077
Osobní náklady	-8 460
Účetní odpisy	-4 132
Ostatní provozní výnosy a náklady	1 032
Provozní výsledek hospodaření	-2 033
Výnosové a nákladové úroky	-268
Kurzové rozdíly	-54
Ostatní finanční výnosy a náklady	-4
Finanční výsledek hospodaření	-326
Výsledek hospodaření před zdaněním	-2 359
Odložená daň	-5
Výsledek hospodaření za účetní období po zdanění	-2 364

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 na které 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.

Dotace ze SFDI spolufinancovaná z OPD je určena na odstranění propadů rychlostí na vybraných úsecích tratí se zaměřením na opravy zabezpečovacího zařízení limitující rychlost a změny v geometrické poloze kolejí s úpravou odvodnění a umělých staveb. V roce 2014 byly realizovány záměry projektů staveb a zadány projekty.

Ostatní dotace tvoří zejména dotace z OPD (refundace mezd – oddělení fondů EU), provozně účelové dotace ze SFDI na studie a dotace z OPŽP předfinancovaná ze SFDI na obnovu funkčních biotopů podél drážních těles na území Kraje Vysočina.

Položkou významně ovlivňující výnosy SŽDC je **výnos z titulu prominutí závazků SŽDC** (tzv. oddlužení).

Na SŽDC byly při jejím vzniku převedeny mimo jiné závazky Českých drah, státní organizace, z titulu úvěrových smluv na financování koridorů. Úhradu těchto závazků vůči bankám provádí, na základě státních garancí poskytnutých ČD, s. o., 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 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, úroky bankovním ústavům hradí za SŽDC Ministerstvo financí ČR. Pouze u úvěru poskytnutého Českou spořitelnou, a.s., který je určený na racionalizační akce na železniční dopravní cestě, hradí SŽDC všechny náklady související s úvěrovou smlouvou, včetně úroků, z vlastních zdrojů.

Kurzové rozdíly vyplývají z přepočtu závazků, úvěrů a úroků v cizí měně aktuálním kurzem k 31. 12. 2014. Většina úvěrů převzatých po bývalé státní organizaci České dráhy je denominována v euru. V roce 2014 došlo k oslabení koruny vůči této měně, a proto se zvýšila korunová hodnota těchto závazků. Příslušný rozdíl byl v souladu s platnými předpisy zúčtován jako náklad.

PROVOZOVÁNÍ A PROVOZUSCHOPNOST ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

PROVOZOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

Náklady na zajištění řízení provozu železniční dopravní cesty dosáhly v roce 2014 celkové výše 4 889 mil. Kč. Zahrnují zejména výkony obsluhy dráhy zajišťované oblastními ředitelstvími a centrálními dispečerskými pracovišti a dále centrálně vedené náklady úseku 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 SFDI 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 celostátních a regionálních drah, se kterými hospodaří SŽDC, a to v odvětvích železničních tratí (svršku a spodku), stavebních 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), tak smluvní vztahy s dodavateli působícími na příslušném trhu. I v roce 2014 byly realizovány akce 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. V roce 2014 byly dále realizovány záměry projektů staveb a zadány projekty spolufinancované z OPD. Celkové náklady bez odpisů vynaložené na zajištění provozuschopnosti ŽDC dosáhly v roce 2014, včetně příslušného podílu centrálně vedených nákladů úseku náměstka GŘ pro provozuschopnost dráhy, výše 12 350 mil. Kč.

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

(údaje v mil. Kč)

Tržby za použití ŽDC	4 194
– nákladní doprava (České dráhy, a.s., ČD Cargo, a.s.)	1 515
– osobní doprava (České dráhy, a.s.)	1 785
– nákladní doprava – ostatní dopravci	775
– osobní doprava – ostatní dopravci	119
Tržby za přidělenou kapacitu ŽDC	91
Dotace na dopravní cestu nehraněnou ze SFDI	549
Dotace ze SFDI na opravy a údržbu	11 662
Dotace ze SFDI na opravy a údržbu po povodních	534
Dotace ze SFDI spolufinancovaná z OPD	120
Dotace z OPŽP předfinancovaná ze SFDI	2

INVESTIČNÍ ČINNOST

Financování investiční výstavby probíhalo především z veřejných zdrojů. Nejvýznamnějším zdrojem finančních prostředků v roce 2014 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 OPD. Další zdroje představovaly prostředky z Ministerstva dopravy ČR, SFDI, fondu TEN-T.

V rámci přípravy a realizace investičních akcí na železniční dopravní cestě činil v roce 2014 objem přijatých investičních dotací 12 649 mil. Kč.

Zdroje přijatých investičních dotací na přípravu a realizaci investičních akcí na železniční dopravní cestě jsou uvedeny v příloze k účetní závěrce.

PŘEDPOKLÁDANÁ HOSPODÁŘSKÁ SITUACE V ROCE 2015

Vizi SŽDC je dosahovat v úzké spolupráci s příslušnými orgány státní správy vyrovnaného hospodaření v příjmech a výdajích, se snahou nezvyšovat nároky ze strany SŽDC na státní rozpočet. Zdroje SŽDC musí v daném roce plně pokrýt provozní výdaje. Limitujícím faktorem je zejména přidělená výše dotace z rozpočtu SFDI a cenová politika za použití železniční dopravní cesty.

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. V SŽDC jde o soustavnou systematickou a metodickou činnost orga-

nizovanou vedením organizace v rámci vnitřního kontrolního systému v koordinaci s útvarem interního auditu. Součástí celého procesu je mapování všech potenciálních rizik, vyhodnocení významnosti rizik podle pravděpodobnosti jejich vzniku a možného dopadu, přijetí souboru opatření k vyloučení či minimalizaci rizik anebo snížení jejich nežádoucích vlivů a kontrola realizace a účinnosti těchto opatření. K tomu slouží interní předpisy, jejichž dodr-

žování je sledováno v rámci řídicích kontrol i interních auditů.

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

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 prováděna školení a 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 uskutečňují pravidelné prohlídky a měření, kterými se zjišťuje technický stav železniční infrastruktury. Kontrolní činnost je prováděna na základě vnitřního předpisu a také aktuálních priorit stanovených na začátku každého roku.

V případě vzniku mimořádných událostí jsou vyšetřovány příčiny a okolnosti jejich vzniku, navrhována nápravná opatření k jejich předcházení, včetně termínů realizace. Provedení nápravných opatření se následně kontroluje a dokumentuje. V případě prokázaného zavinění mimořádné události zaměstnancem jsou uplatňovány i relevantní sankce a náhrady škod. Ty jsou v případě způsobení cizími osobami 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 předmětné fiskální období. V ostatních oblastech, financovaných především z tržeb, je klíčovým nástrojem řízení likvidity průběžné sledování aktuálního vývoje cash flow a využívání přiměřeného objemu bankovních produktů určených k tomuto účelu.

Riziko likvidity je v jistém ohledu řízeno i vydáváním vnitřních předpisů a kontrolou jejich dodržování. 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, přešlými od společnosti České dráhy, státní organizace, 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 není v současné době zajišťováno vzhledem k nízkým současným i očekávaným úrokovým sazbám.

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 a 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 čemuž napomáhá i garance financování provozování dráhy a její provozuschopnosti ze strany Ministerstva dopravy ČR.

PROTIKORUPČNÍ OPATŘENÍ

V roce 2014 vydala SŽDC Etický kodex zaměstnance a Interní protikorupční program. Tyto dokumenty a jimi prosazovaná pravidla a postupy působí nejen jako preventivní nástroj, ale zajišťují i včasnou a účinnou reakci na vzniklá podezření ze spáchání korupce a odstranění nebo zmírnění s tím souvisejících rizik při činnostech SŽDC.

AČESKÁ REPUBLIKA
ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA • ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA • ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA • ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA

SŽDC - 175. VÝROČÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

2010 NOVÉ SPOJENÍ

2013

AČESKÁ REPUBLIKA
ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA • ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA • ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA • ČESKÁ POŠTA • VLASTNÍ ZNAMKA

SŽDC - 175. VÝROČÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

2010 STOŽÁR GSM-R

2013

NOVÉ SPOJENÍ

je stavba nových částí pražského železničního uzlu, na okraji Žižkova a v Libni, budovaných postupně v letech 2004–2010. Železniční dvoukolejná železo-betonová mostní estakáda se stala vítězem soutěže Mostní dílo roku 2008 v kategorii novostavba.

_SPOLEČENSKÁ ODPOVĚDNOST

SŽDC JAKO JEDNA Z NEJVĚTŠÍCH SPOLEČNOSTÍ V ČESKÉ REPUBLICE SE ZAVAZUJE K FIREMNÍ SPOLEČENSKÉ ODPOVĚDNOSTI (DÁLE JEN CSR) JAK VŮČI SVÝM ZAMĚSTNANCŮM, TAK I VEŘEJNOSTI A PARTNERSKÝM SUBJEKTŮM. PROSTŘEDNICTVÍM SVÉ HLAVNÍ ČINNOSTI NAPLŇUJE A ROZVÍJÍ VŠECHNY TŘI PILÍŘE EVROPSKÉHO PROGRAMU CSR – V OBLASTI SOCIÁLNÍ, EKONOMICKÉ I EKOLOGICKÉ. V RÁMCI INTERNÍCH PROGRAMŮ VYTVÁŘÍ PODMÍNKY PRO OSOBNÍ A PROFESNÍ ROZVOJ ZAMĚSTNANCŮ A SPOLUPRACUJE SE ZÁJMOVÝMI SKUPINAMI NEBO ORGANIZACEMI V RÁMCI REZORTU DOPRAVY A S OBOROVÝMI STŘEDNÍMI A VYSOKÝMI ŠKOLAMI.

SPOLUPRÁCE SE ŠKOLAMI

I v roce 2014 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 odborníků. Vedle toho zaměstnanci SŽDC vyučují a přednášejí některé odborné předměty, vypisují témata závěrečných prací studentů a účastní se na odborných konferencích pořádaných smluvními školami. Jejich přehled a informace o aktivitách SŽDC v oblasti spolupráce se školami jsou dostupné na studentském webu na internetových stránkách organizace www.szdc.cz/ studenti.

PREVENTIVNÍ VLAK

Také v roce 2014 se uskutečnil společný projekt Českých drah, a.s., SŽDC, Drážní inspekce, BESIPu, Ministerstva dopravy ČR, Policie ČR a ČD Cargo, a.s., který je zaměřený na žáky základních a středních škol. Jeho cílem je upozornit veřejnost na hlavní rizika nesprávného chování na železnici, a to prostřednictvím filmu a diskuzí s odborníky, kteří se nehodami na železnici zabývají. Navíc zde drážní hasiči předvedli ukázkou vyprošťovacích prací. Účastníci akce měli také možnost vyzkoušet si, jak správně poskytnout první pomoc, nebo se ptát hasičů na jejich zkušenosti se zásahy při železničních nehodách.

STUDENT CUP

Druhý ročník projektu zaměřeného především na žáky 8. a 9. tříd základních škol se v roce 2014 konal jak v Praze, tak nově i v Brně. SŽDC v rámci těchto dvou akcí představila vybrané profese na železnici a upozornila na bezpečnost na přejezdech. Kromě toho se zde žákům představily smluvní školy a jejich obory, které souvisejí s činností SŽDC.

STUDENTSKÁ KONFERENCE

SŽDC v roce 2014 uspořádala první interaktivní konferenci zaměřenou na talentované a motivované studenty technických oborů středních a vysokých škol, kteří mají chuť se aktivně zapojit do rozvoje české železnice. Cílem této akce bylo představit novinky z oblasti železniční dopravy a seznámit studenty s možnostmi profesního uplatnění v SŽDC i dalších partnerských firmách. Odborné přednášky střídaly diskuze, do kterých se studenti mohli zapojit prostřednictvím webového rozhraní.

SPOLUPRÁCE S ÚŘADEM PRÁCE

Ke konci roku 2014 podepsala SŽDC s Úřadem práce ČR memorandum o spolupráci při zajištění podpory zaměstnávání. Reagovala tak na rozhodnutí správní rady, která schválila přijetí 469 provozních zaměstnanců v období 2014–2015 do správ tratí a dále do správ elektrotechniky a energetiky, správ sdělovací a zabezpečovací techniky. Důvodem toho je zajištění úkolů na úseku údržby a oprav železniční infrastruktury. SŽDC jako společensky odpovědný zaměstnavatel dává při tvorbě pracovních nových míst šanci i uchazečům o zaměstnání v oblastech s vysokou mírou nezaměstnanosti, a to ve věku do 30 let nebo nad 50 let. Dále spolupracuje s jednotlivými krajskými úřady práce zejména v oblasti předvýběru vhodných kandidátů. V rámci toho připravuje také rekvalifikační kurzy s podporou z projektu Podpora odborného vzdělávání zaměstnanců (POVEZ), kterých se kromě uchazečů o zaměstnání účastní i stávající zaměstnanci SŽDC. Tím mají možnost rekvalifikovat se na profesi, která není ohrožena ztrátou zaměstnání.

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. Tuto koncepci každoročně aktualizuje. 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 informací k této problematice naleznete v kapitole Lidské zdroje.

FIREMNÍ PERIODIKA

Pro účely interní a externí komunikace vydává SŽDC jako moderní a perspektivní organizace dvě periodika. Prvním je vnitropodnikový bulletin *Moje železnice*, který je určen všem zaměstnancům. Jeho obsahem jsou články z oblasti železniční dopravy a zaměřuje se na podporu profesního a osobního rozvoje zaměstnanců. Populárně-odborný čtvrtletník *Moderní železnice* se zaměřuje především na obchodní partnery a zástupce státní správy a samosprávy.

ŽELEZNICE PRO BUDOUCNOST

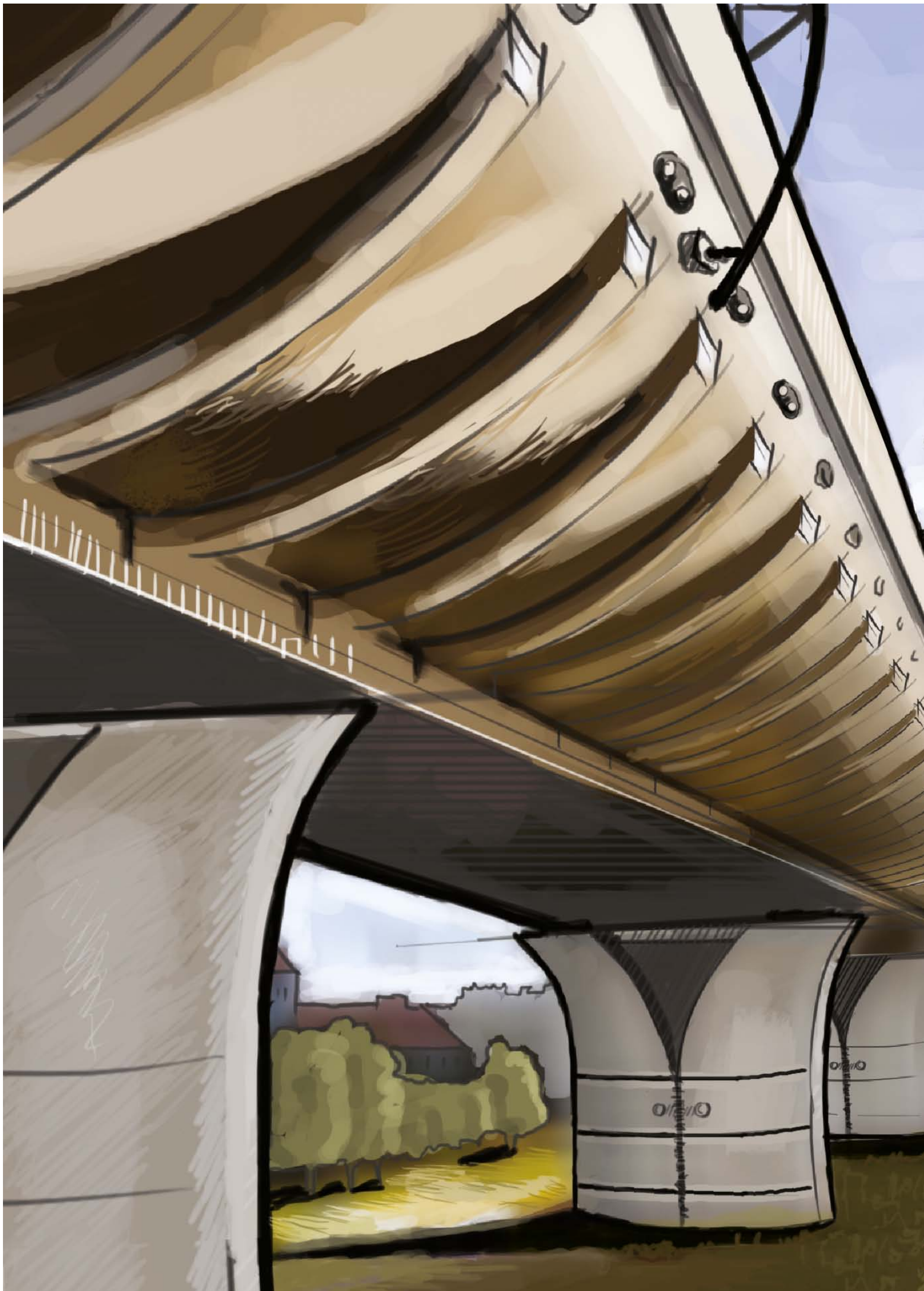
Tak zněl podtitul třetího ročníku fotografické soutěže SŽDC v roce 2014 vyhlášený u příležitosti oslav 175. výročí české železnice. Do soutěže se mohli zapojit jak amatérští, tak profesionální fotografové, kteří dokázali zachytit modernizaci železniční infrastruktury originálním způsobem. Z vítězných fotografií sestavila SŽDC nástěnný kalendář 2015 a fotoarchiv, který dále využije při přípravě odborných publikací.

TÝM SŽDC

V roce 2014 spustila SŽDC unikátní projekt interní komunikace *Tým SŽDC*, jehož cílem je posílit pocit sounáležitosti, propojit jednotlivé zaměstnance a profese, rozvíjet schopnost vzájemně komunikovat a spolupracovat nad rámec pracovních povinností uvnitř organizace. V neposlední řadě chce SŽDC jeho prostřednictvím nastavit firemní kulturu tak, aby její zaměstnanci byli na značku SŽDC náležitě hrdí. Projekt, který je určen všem zaměstnancům, nabízí několik možností jak se podílet na dění v organizaci. Účastníci se dobrovolně zapojují do vědomostní soutěže, vnitropodnikové komunikace prostřednictvím diskuzí se zástupci vedení organizace nebo s kolegy, a svojí aktivitou, jako je vyvěšování vzkazů, komentářů, fotografií či videí, motivují své kolegy, aby se také aktivně účastnili a přispěli svým vlastním příběhem.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V roce 2014 došlo ke schválení nové metodiky pro údržbu doprovodné vegetace umožňující odstranit dřeviny (zejména nepůvodní druhy nízké ekologické i estetické hodnoty), které by v případě svého pádu mohly ohrozit bezpečnost a plynulost drážní dopravy. SŽDC se úspěšně podařilo realizovat pilotní projekt obnovy doprovodné zeleně podél vybraných železničních tratí v Kraji Vysočina. Zde došlo k vysazení dřevin malého vzrůstu, které neohrozí dráhu, a naopak přispějí ke stabilitě náspů, podpoří biodiverzitu a v zimním období sníží riziko zavátí tratí sněhem. SŽDC si plně uvědomuje svoji roli v oblasti ekologie, a plánuje tak ve spolupráci s EU v této aktivitě i nadále pokračovat.





2013 ☑



FINANČNÍ ČÁST

ZPRÁVA NEZÁVISLÉHO AUDITORA PRO ZŘIZOVATELE
SPRÁVY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE_54

ÚČETNÍ ZÁVĚRKA_57

PŘÍLOHA ÚČETNÍ ZÁVĚRKY K 31. PROSINCI 2014_63

OSOBY ODPOVĚDNÉ ZA VÝROČNÍ ZPRÁVU_102

VÝROČNÍ ZPRÁVA O ČINNOSTI V OBLASTI POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ
VE SMYSLU § 18 ZÁKONA Č. 106/1999 SB., O SVOBODNÉM PŘÍSTUPU K INFORMACÍM_103

SEZNAM ZKRATEK_104

IDENTIFIKAČNÍ A KONTAKTNÍ ÚDAJE_105

ZPRÁVA NEZÁVISLÉHO AUDITORA

PRO ZŘIZOVATELE SPRÁVY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY,
STÁTNI 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 10. června 2015 vydali k účetní závěrce, která je součástí této výroční zprávy, zprávu následujícího znění:

„Provedli jsme audit přiložené účetní závěrky Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, tj. rozvahy k 31. prosinci 2014, výkazu zisku a ztráty za rok 2014 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.

Od 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.

Od odpovědnost auditora

Naší odpovědností je vyjádřit na základě provedeného auditu výrok k této účetní závěrce. Audit jsme provedli v souladu se zákonem o auditorech, Mezinárodními auditorskými standardy a souvisejícími aplikačními doložkami Komory auditorů České republiky. V souladu s těmito předpisy jsme povinni dodržovat etické požadavky a naplánovat a provést audit tak, abychom získali přiměřenou jistotu, že účetní závěrka neobsahuje významné nesprávnosti.

Audit zahrnuje provedení auditorských postupů, jejichž cílem je získat důkazní informace o částkách a skutečnostech uvedených v účetní závěrce. Výběr auditorských postupů závisí na úsudku auditora, včetně vyhodnocení rizik, že účetní závěrka obsahuje významné nesprávnosti způsobené podvodem nebo chybou. Při vyhodnocování těchto rizik auditor posoudí vnitřní kontrolní systém, který je relevantní pro sestavení účetní závěrky podávající věrný a poctivý obraz. Cílem tohoto posouzení je navrhnout vhodné auditorské postupy, nikoli vyjádřit se k účinnosti vnitřního kontrolního systému účetní jednotky. Audit též zahrnuje posouzení vhodnosti použitých účetních metod, přiměřenosti účetních odhadů provedených vedením i posouzení celkové prezentace účetní závěrky.

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

Výrok auditora

Podle našeho názoru účetní závěrka podává věrný a poctivý obraz aktiv a pasiv Správy železniční dopravní cesty, státní organizace k 31. prosinci 2014 a nákladů, výnosů a výsledku jejího hospodaření za rok 2014 v souladu s českými účetními předpisy.

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



Zdůraznění skutečnosti

Upozorňujeme na následující skutečnosti uvedené v příloze účetní závěrky.

Nepřetržité trvání účetní jednotky

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. Účetní jednotka má pro rok 2015 smluvně zajištěno financování od Státního fondu dopravní infrastruktury na investiční i neinvestiční činnosti ve výši 46 795 951 tis. Kč a od Ministerstva dopravy na neinvestiční činnosti ve výši 550 000 tis. Kč. Tento rozsah finančních prostředků by měl účetní jednotce umožnit poskytovat činnost ve stejném rozsahu jako v roce 2014. Účetní jednotka bude schopna nepřetržitě pokračovat ve své činnosti a účetní závěrka neobsahuje tedy úpravy ocenění a klasifikace aktiv a pasiv, které by byly nezbytné v případě, že by nebyla schopna pokračovat ve své činnosti. Toto zdůraznění skutečnosti nepředstavuje výhradu.

Zákon o transformaci

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 prezentace položek dlouhodobého hmotného majetku a zdrojů jeho financování v rozvaze. Toto zdůraznění skutečnosti nepředstavuje výhradu.

Úhrada bankovních závazků a oddlužení

Jak je uvedeno v bodě 7.1 přílohy účetní závěrky, přešla většina závazků Českých drah, státní organizace k 1. lednu 2003 na Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci. Jak je dále uvedeno v bodech 3.14 a 4.10.2 přílohy účetní závěrky, jsou převzaté dlouhodobé závazky vůči bankám hrazeny dle splátkových kalendářů Ministerstvem financí. Po úhradě jsou přeúčtovány na dlouhodobé závazky vůči státu a jsou předmětem oddlužení. 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 2014 došlo k prominutí závazků ve výši 2,09 mld. Kč (2,45 mld. Kč v roce 2013) a tato částka byla zaúčtována jako součást ostatních provozních výnosů. Za závazky Správy železniční dopravní cesty, státní organizace ručí Česká republika. Toto zdůraznění skutečnosti nepředstavuje výhradu.



Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek pořízený z dotací

Jak je uvedeno v bodech 4.2.1 a 3.10 přílohy účetní závěrky, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace eviduje v pozici Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek ve výstavbě v zůstatkové hodnotě výši 2,8 mld. Kč. V této položce je evidován také nedokončený dlouhodobý hmotný majetek, který je pořízován z dotací, a to v pořizovací ceně 2,55 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 rozvahovému dni neúčtovala, protože nezpochybnitelný nárok na dotaci vzniká až jejím použitím. Do této doby prostředky stále náleží poskytovateli. Toto zdůraznění skutečnosti nepředstavuje výhradu.

Bezúplatně pořízený dlouhodobý hmotný majetek

Jak je uvedeno v bodě 4.2.7 přílohy účetní závěrky, částí Dlouhodobého hmotného majetku je bezúplatně pořízený majetek, který je odpisován dle odpisového plánu účetní jednotky. Tento majetek byl souvztažně průúčtován 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 organizace. Naši 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 10. června 2015

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

Ing. Pavel Závitkovský
Partner
Evidenční číslo 69

ÚČETNÍ ZÁVĚRKA

ROZVAHA V PLNÉM ROZSAHU K 31. PROSINCI 2014 (V TIS. KČ)

Označ.	AKTIVA	řád	Běžné účetní období			Minulé účetní období
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
a	b	c	1	2	3	4
	AKTIVA CELKEM (ř. 02+03+31+63)	001	178 034 183	-104 168 403	73 865 780	76 920 892
A.	Pohledávky za upsaný základní kapitál	002				
B.	Dlouhodobý majetek (ř. 04+13+23)	003	173 810 222	-103 361 307	70 448 915	73 489 947
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek (ř. 05 až 12)	004	565 533	-406 589	158 944	151 826
B.I.1.	Zřizovací výdaje	005				
2.	Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	006				
3.	Software	007	519 629	-403 366	116 263	135 947
4.	Ocenitelná práva	008				
5.	Goodwill	009				
6.	Jiný dlouhodobý nehmotný majetek	010	4 489	-3 223	1 266	1 188
7.	Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	011	40 969		40 969	14 648
8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	012	446		446	43
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek (ř. 14 až 22)	013	173 244 689	-102 954 718	70 289 971	73 338 121
B.II.1.	Pozemky	014	6 559 072	-6 648	6 552 424	6 556 420
2.	Stavby	015	135 060 052	-84 462 209	50 597 843	53 253 874
3.	Samostatné hmotné movité věci a soubory hmotných movitých věcí	016	20 158 354	-14 879 310	5 279 044	5 814 510
4.	Pěstitelské celky trvalých porostů	017				
5.	Dospělá zvířata a jejich skupiny	018				
6.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek	019	913	-26	887	496
7.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	020	2 902 361	-66 445	2 835 916	2 226 043
8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	021	204 703		204 703	110 341
9.	Oceňovací rozdíl k nabytému majetku	022	8 359 234	-3 540 080	4 819 154	5 376 437
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.	Zápůjčky a úvěry – ovládaná nebo ovládající osoba, podstatný vliv	027				
5.	Jiný dlouhodobý finanční majetek	028				
6.	Pořizovaný dlouhodobý finanční majetek	029				
7.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý finanční majetek	030				

ÚČETNÍ ZÁVĚRKA

Označ.	AKTIVA	řád	Běžné účetní období			Minulé účetní období
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
a	b	c	1	2	3	4
C.	Oběžná aktiva (ř. 32+39+48+58)	031	4 191 924	-807 096	3 384 828	3 390 994
C.I.	Zásoby (ř. 33 až 38)	032	391 469	-19 990	371 479	325 910
C.I.1.	Materiál	033	391 054	-19 990	371 064	325 849
2.	Nedokončená výroba a polotovary	034	342		342	39
3.	Výrobky	035				
4.	Mladá a ostatní zvířata a jejich skupiny	036				
5.	Zboží	037	6		6	8
6.	Poskytnuté zálohy na zásoby	038	67		67	14
C.II.	Dlouhodobé pohledávky (ř. 40 až 47)	039	75 977		75 977	1 663
C.II.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	040	74 351		74 351	239
2.	Pohledávky – ovládaná nebo ovládající osoba	041				
3.	Pohledávky – podstatný vliv	042				
4.	Pohledávky za společníky	043				
5.	Dlouhodobé poskytnuté zálohy	044	1 626		1 626	1 349
6.	Dohadné účty aktivní	045				
7.	Jiné pohledávky	046				75
8.	Odložená daňová pohledávka	047				
C.III.	Krátkodobé pohledávky (ř. 49 až 57)	048	2 819 311	-787 106	2 032 205	2 075 277
C.III.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	049	2 202 656	-714 393	1 488 263	1 537 482
2.	Pohledávky – ovládaná nebo ovládající osoba	050				
3.	Pohledávky – podstatný vliv	051				
4.	Pohledávky za společníky	052				
5.	Sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	053				
6.	Stát – daňové pohledávky	054	223 312		223 312	117 063
7.	Krátkodobé poskytnuté zálohy	055	131 494		131 494	139 946
8.	Dohadné účty aktivní	056	174 248		174 248	275 722
9.	Jiné pohledávky	057	87 601	-72 713	14 888	5 064
C.IV.	Krátkodobý finanční majetek (ř. 59 až 62)	058	905 167		905 167	988 144
C.IV.1.	Peníze	059	2 547		2 547	2 495
2.	Účty v bankách	060	902 620		902 620	985 649
3.	Krátkodobé cenné papíry a podíly	061				
4.	Pořizovaný krátkodobý finanční majetek	062				
D.I.	Časové rozlišení (ř. 64+65+66)	063	32 037		32 037	39 951
D.I.1.	Náklady příštích období	064	31 462		31 462	26 571
2.	Komplexní náklady příštích období	065				
3.	Příjmy příštích období	066	575		575	13 380

Označ.	PASIVA	řád	Běžné účetní období	Minulé účetní období
a	b	c	5	6
	PASIVA CELKEM (ř. 68+89+122)	067	73 865 780	76 920 892
A.	Vlastní kapitál (ř. 69+73+80+83+87+88)	068	55 432 059	57 876 357
A.I.	Základní kapitál (ř. 70+71+72)	069	54 025 970	53 996 770
A.I.1.	Základní kapitál	070	54 025 970	53 996 770
2.	Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly [-]	071		
3.	Změny základního kapitálu	072		
A.II.	Kapitálové fondy (ř. 74 až 79)	073	997 065	981 590
A.II.1.	Ážio	074		
2.	Ostatní kapitálové fondy	075	997 065	981 590
3.	Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků	076		
4.	Oceňovací rozdíly z přecenění při přeměnách obchodních korporací	077		
5.	Rozdíly z přeměn obchodních korporací	078		
6.	Rozdíly z ocenění při přeměnách obchodních korporací	079		
A.III.	Fondy ze zisku	080	847 084	971 305
A.III.1.	Rezervní fond	081	840 852	957 843
2.	Statutární a ostatní fondy	082	6 232	13 462
A.IV.	Výsledek hospodaření minulých let (ř. 84+85+86)	083	1 926 058	4 128 073
A.IV.1.	Nerozdělený zisk minulých let	084	1 932 431	4 133 812
2.	Neuhrazená ztráta minulých let	085		
3.	Jiný výsledek hospodaření minulých let	086	-6 373	-5 739
A.V.1.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	087	-2 364 118	-2 201 381
A.V.2.	Rozhodnuto o zálohách na výplatu podílu na zisku [-]	088		
B.	Cizí zdroje (ř. 90+95+106+118)	089	18 277 154	18 871 180
B.I.	Rezervy (ř. 91 až 94)	090	2 532 802	2 237 653
B.I.1.	Rezervy podle zvláštních právních předpisů	091		
2.	Rezerva na důchody a podobné závazky	092		
3.	Rezerva na daň z příjmů	093		
4.	Ostatní rezervy	094	2 532 802	2 237 653
B.II.	Dlouhodobé závazky (ř. 96 až 105)	095	5 101 911	4 767 980
B.II.1.	Závazky z obchodních vztahů	096	564 620	200 146
2.	Závazky – ovládaná nebo ovládající osoba	097		
3.	Závazky – podstatný vliv	098		
4.	Závazky ke společníkům	099		
5.	Dlouhodobé přijaté zálohy	100		
6.	Vydané dluhopisy	101		
7.	Dlouhodobé směnky k úhradě	102		
8.	Dohadné účty pasivní	103		
9.	Jiné závazky	104	1 018 110	1 053 652
10.	Odložený daňový závazek	105	3 519 181	3 514 182

ÚČETNÍ ZÁVĚRKA

Označ.	PASIVA	řád	Běžné účetní období	Minulé účetní období
a	b	c	5	6
B.III.	Krátkodobé závazky (ř. 107 až 117)	106	4 391 699	4 058 757
B.III.1.	Závazky z obchodních vztahů	107	2 684 079	2 439 454
2.	Závazky - ovládaná nebo ovládající osoba	108		
3.	Závazky - podstatný vliv	109		
4.	Závazky ke společníkům	110		
5.	Závazky k zaměstnancům	111	442 918	459 718
6.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	112	234 735	244 005
7.	Stát - daňové závazky a dotace	113	537 161	413 668
8.	Krátkodobé přijaté zálohy	114	103 448	100 166
9.	Vydané dluhopisy	115		
10.	Dohadné účty pasivní	116	389 028	401 417
11.	Jiné závazky	117	330	329
B.IV.	Bankovní úvěry a výpomoci (ř. 119 až 121)	118	6 250 742	7 806 790
B.IV.1.	Bankovní úvěry dlouhodobé	119	4 749 517	6 549 774
2.	Krátkodobé bankovní úvěry	120	1 501 225	1 257 016
3.	Krátkodobé finanční výpomoci	121		
C.I.	Časové rozlišení (ř. 123+124)	122	156 567	173 355
C.I.1.	Výdaje příštích období	123	82 376	90 980
2.	Výnosy příštích období	124	74 191	82 375

VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY DRUHOVÉ ČLENĚNÍ ZA ROK KONČÍCÍ 31. PROSINCEM 2014 (V TIS. KČ)

Označ.	TEXT	řád	Skutečnost v účetním období	
			běžném	minulém
a	b	c	1	2
I.	Tržby za prodej zboží	01	3	2
A.	Náklady vynaložené na prodané zboží	02	2	2
+	Obchodní marže (ř. 01-02)	03	1	
II.	Výkony (ř. 05+06+07)	04	6 919 028	7 111 914
II.1.	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	05	6 592 766	6 804 977
II.2.	Změna stavu zásob vlastní činnosti	06	303	-197
II.3.	Aktivace	07	325 959	307 134
B.	Výkonová spotřeba (ř. 09+10)	08	11 357 933	9 192 592
B.1.	Spotřeba materiálu a energie	09	2 680 503	2 971 825
B.2.	Služby	010	8 677 430	6 220 767
+	Přidaná hodnota (ř. 03+04-08)	011	-4 438 904	-2 080 678
C.	Osobní náklady (ř. 13 až 16)	012	8 459 703	8 405 640
C.1.	Mzdové náklady	013	6 004 242	5 954 089
C.2.	Odměny členům orgánů obchodní korporace	014	2 656	2 158
C.3.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	015	2 014 853	1 998 573
C.4.	Sociální náklady	016	437 952	450 820
D.	Daně a poplatky	017	38 356	40 756
E.	Odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	018	4 131 548	4 193 945
III.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu (ř. 20+21)	019	259 826	302 971
III.1.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	020	19 090	112 519
III.2.	Tržby z prodeje materiálu	021	240 736	190 452
F.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku a materiálu (ř. 23+24)	022	248 489	229 145
F.1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	023	7 966	39 053
F.2.	Prodaný materiál	024	240 523	190 092
G.	Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti a komplexních nákladů příštích období	025	222 682	-317 295
IV.	Ostatní provozní výnosy	026	15 419 406	13 162 698
H.	Ostatní provozní náklady	027	172 499	165 996
V.	Převod provozních výnosů	028		
I.	Převod provozních nákladů	029		
*	Provozní výsledek hospodaření (ř. 11-12-17-18+19-22-25+26-27+28-29)	030	-2 032 949	-1 333 196

ÚČETNÍ ZÁVĚRKA

Označ.	TEXT	řád	Skutečnost v účetním období	
			běžném	minulém
a	b	c	1	2
VI.	Tržby z prodeje cenných papírů a podílů	031		
J.	Prodané cenné papíry a podíly	032		
VII.	Výnosy z dlouhodobého finančního majetku (ř. 34+35+36)	033		
VII.1.	Výnosy z podílů v ovládaných osobách a v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	034		
VII.2.	Výnosy z ostatních dlouhodobých cenných papírů a podílů	035		
VII.3.	Výnosy z ostatního dlouhodobého finančního majetku	036		
VIII.	Výnosy z krátkodobého finančního majetku	037		
K.	Náklady z finančního majetku	038		
IX.	Výnosy z přecenění cenných papírů a derivátů	039		
L.	Náklady z přecenění cenných papírů a derivátů	040		
M.	Změna stavu rezerv a opravných položek ve finanční oblasti	041		
X.	Výnosové úroky	042	2 442	2 968
N.	Nákladové úroky	043	270 060	340 805
XI.	Ostatní finanční výnosy	044	24 471	126 945
O.	Ostatní finanční náklady	045	83 023	632 245
XII.	Převod finančních výnosů	046		
P.	Převod finančních nákladů	047		
*	Finanční výsledek hospodaření (ř. 31-32+33+37-38+39-40-41+42-43+44-45+46-47)	048	-326 170	-843 137
Q.	Daň z příjmů za běžnou činnost (ř. 50+51)	049	4 999	25 048
Q.1.	- splatná	050		
Q.2.	- odložená	051	4 999	25 048
**	Výsledek hospodaření za běžnou činnost (ř. 30+48-49)	052	-2 364 118	-2 201 381
XIII.	Mimořádné výnosy	053		
R.	Mimořádné náklady	054		
S.	Daň z příjmů z mimořádné činnosti (ř. 56+57)	055		
S.1.	- splatná	056		
S.2.	- odložená	057		
*	Mimořádný výsledek hospodaření (ř. 53-54-55)	058		
T.	Převod podílů na výsledku hospodaření společníkům (+/-)	059		
***	Výsledek hospodaření za účetní období (+/-), (ř. 52+58-59)	060	-2 364 118	-2 201 381
****	Výsledek hospodaření před zdaněním (ř. 30+48+53-54)	061	-2 359 119	-2 176 333

PŘÍLOHA ÚČETNÍ ZÁVĚRKY K 31. PROSINCI 2014

OBSAH

1.	OBECNÉ INFORMACE	66
1.1.	Obecné informace	66
1.2.	Předmět činnosti	66
1.3.	Organizační struktura a orgány SŽDC	67
1.4.	Změny v obchodním rejstříku	68
1.5.	Organizační struktura SŽDC k 31. 12. 2014	69
2.	ÚČETNÍ METODY A OBECNÉ ÚČETNÍ ZÁSADY	70
3.	PŘEHLED VÝZNAMNÝCH ÚČETNÍCH METOD A POSTUPŮ	70
3.1.	Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	70
3.2.	Zásoby	72
3.3.	Pohledávky	72
3.4.	Závazky	72
3.5.	Úvěry a dlouhodobé závazky	72
3.6.	Vlastní kapitál	73
3.7.	Rezervy	73
3.8.	Transakce v cizích měnách	74
3.9.	Daň z příjmů	74
3.10.	Dotace	74
3.11.	Výnosy	75
3.12.	Použití odhadů	75
3.13.	Změny v účetních metodách	75
3.14.	Oddlužení	75
3.15.	Privatizace	76
3.16.	Prodej majetku	76
3.17.	Pronájem majetku	76
4.	DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE K ROZVAZE A VÝKAZU ZISKU A ZTRÁTY	77
4.1.	Dlouhodobý nehmotný majetek	77
4.2.	Dlouhodobý hmotný majetek	78
4.2.1.	Přehled pohybů majetku	78
4.2.2.	Investiční dotace	79
4.2.3.	Majetek neuvedený v rozvaze	80
4.2.4.	Přehled pohybů majetku financovaného z dotací evidovaného na podrozvahových účtech	80
4.2.5.	Majetek daný do zástavy	80
4.2.6.	Majetek ve finančním a operativním pronájmu	80
4.2.7.	Bezúplatně pořízený majetek	81

4.3.	Zásoby	81
4.4.	Krátkodobé pohledávky	82
4.4.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	82
4.4.2.	Stát – daňové pohledávky	82
4.4.3.	Jiné pohledávky	83
4.5.	Dohadné účty aktivní	83
4.6.	Krátkodobý finanční majetek	84
4.7.	Náklady příštích období	84
4.8.	Vlastní kapitál	85
4.9.	Rezervy	86
4.10.	Dlouhodobé závazky	86
4.10.1.	Závazky z obchodních vztahů	86
4.10.2.	Jiné závazky	87
4.11.	Krátkodobé závazky	87
4.11.1.	Závazky z obchodních vztahů	87
4.11.2.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	87
4.11.3.	Stát – daňové závazky a dotace	88
4.11.4.	Krátkodobé přijaté zálohy	88
4.11.5.	Dohadné účty pasivní	88
4.12.	Bankovní úvěry a výpomoci	89
4.12.1.	Bankovní úvěry dlouhodobé	89
4.12.2.	Přehled splatnosti úvěrů	90
4.12.3.	Krátkodobé bankovní úvěry	90
4.13.	Odložená daň	90
4.14.	Časové rozlišení	91
4.15.	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	91
4.16.	Spotřeba materiálu a energií	92
4.17.	Nákup služeb	92
4.18.	Osobní náklady	93
4.19.	Změna stavu rezerv a opravných položek	93
4.20.	Ostatní provozní výnosy	94
4.21.	Ostatní provozní náklady	94
4.22.	Ostatní finanční výnosy	94
4.23.	Ostatní finanční náklady	94

5.	ZAMĚŠTNANCI, VEDENÍ ORGANIZACE A STATUTÁRNÍ ORGÁNY	95
5.1.	Osobní náklady a počet zaměstnanců	95
5.2.	Poskytnuté půjčky, úvěry či ostatní plnění	95
6.	PODMÍNĚNÉ A DALŠÍ NEUVEDENÉ ZÁVAZKY V ÚČETNICTVÍ	96
6.1.	Závazky nezahrnuté v rozvaze	96
6.1.1.	Ekologické závazky	96
6.2.	Soudní spory	96
6.2.1.	ČEZ Prodej, s.r.o.	96
6.2.2.	ČD Cargo	97
6.3.	Majetkoprávní vztahy	97
6.4.	Budoucí závazky z koridorové výstavby	97
7.	DALŠÍ INFORMACE	98
7.1.	Vznik organizace	98
7.2.	Významné faktory ovlivňující činnost SŽDC	98
7.3.	Vztahy s významnými odběrateli ČD a ČD Cargo	99
7.4.	Privatizace	100
7.5.	Prodej majetku	100
7.5.1.	Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh ZDC	100
7.5.2.	Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh MOZ	100
7.6.	Pronájem majetku	100
7.6.1.	Pronájem majetku vedený v účetním okruhu MOZ	100
7.6.2.	Pronájem majetku vedený v účetním okruhu ZDC	100
8.	UDÁLOSTI PO DATU ÚČETNÍ ZÁVĚRKY	101
8.1.	Změna organizační struktury	101
8.2.	Změny v orgánech organizace	101
8.3.	ČD Cargo	101
8.4.	ČEZ Prodej	101
8.5.	Kontrola specializovaného finančního úřadu	101

1. OBECNÉ INFORMACE

1.1. OBECNÉ INFORMACE

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

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

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

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 2014 je sestavena ke dni 31. 12. 2014.

Příloha je zpracována za účetní období počínající 1. 1. 2014 a končící dnem 31. 12. 2014 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 2014 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 3.10.

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 ČR. Převzaté závazky jsou předmětem oddlužení viz bod 3.14.

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 formou koupě části podniku 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 usnesením vlády České republiky koupila SŽDC od ČD činnosti obsluhy dráhy, tj. řízení provozu ve stanicích a na tratích. V souvislosti s koupí obsluhy dráhy převzalo SŽDC také 9 336 zaměstnanců. Vzniklé náklady na tyto činnosti byly před uvedeným datem SŽDC fakturovány a nyní jsou 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 ČR. Stejnou funkci vykonává Ministerstvo dopravy ČR 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. Pavel Surý 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. 2014 byli ve vedení organizace:

Jméno	Funkce	Datum
Ing. Pavel Surý	Generální ředitel	od 1. 6. 2014
Ing. Bohuslav Navrátil	Zástupce generálního ředitele	od 11. 2. 2004
Ing. Aleš Krejčí	Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku	od 1. 6. 2012
Ing. Mojmir 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. Josef Hendrych	Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu	od 1. 8. 2014
Tomáš Drmola, MBA	Náměstek generálního ředitele pro správu majetku	od 1. 11. 2014

Ke dni 31. 12. 2014 byli členy správní rady:

Jméno	Funkce	Datum
Ing. Vladimír Novotný	Předseda	od 25. 3. 2014
Mgr. Milan Feranec	Místopředseda	od 30. 4. 2014
Jaroslav Foldyna	Člen	od 25. 3. 2014
Ing. Václav Horák	Člen	od 25. 3. 2014
Ing. Karel Korytář	Člen	od 25. 3. 2014
Ing. Jan Volný	Člen	od 25. 3. 2014

Ke dni 31. 12. 2014 byli členy Výboru pro audit:

Jméno	Datum
Ing. Václav Horák	od 1. 6. 2014
Ing. Vladimír Novotný	od 1. 6. 2014

Změny v orgánech organizace po rozvahovém dni jsou uvedeny v části 8.

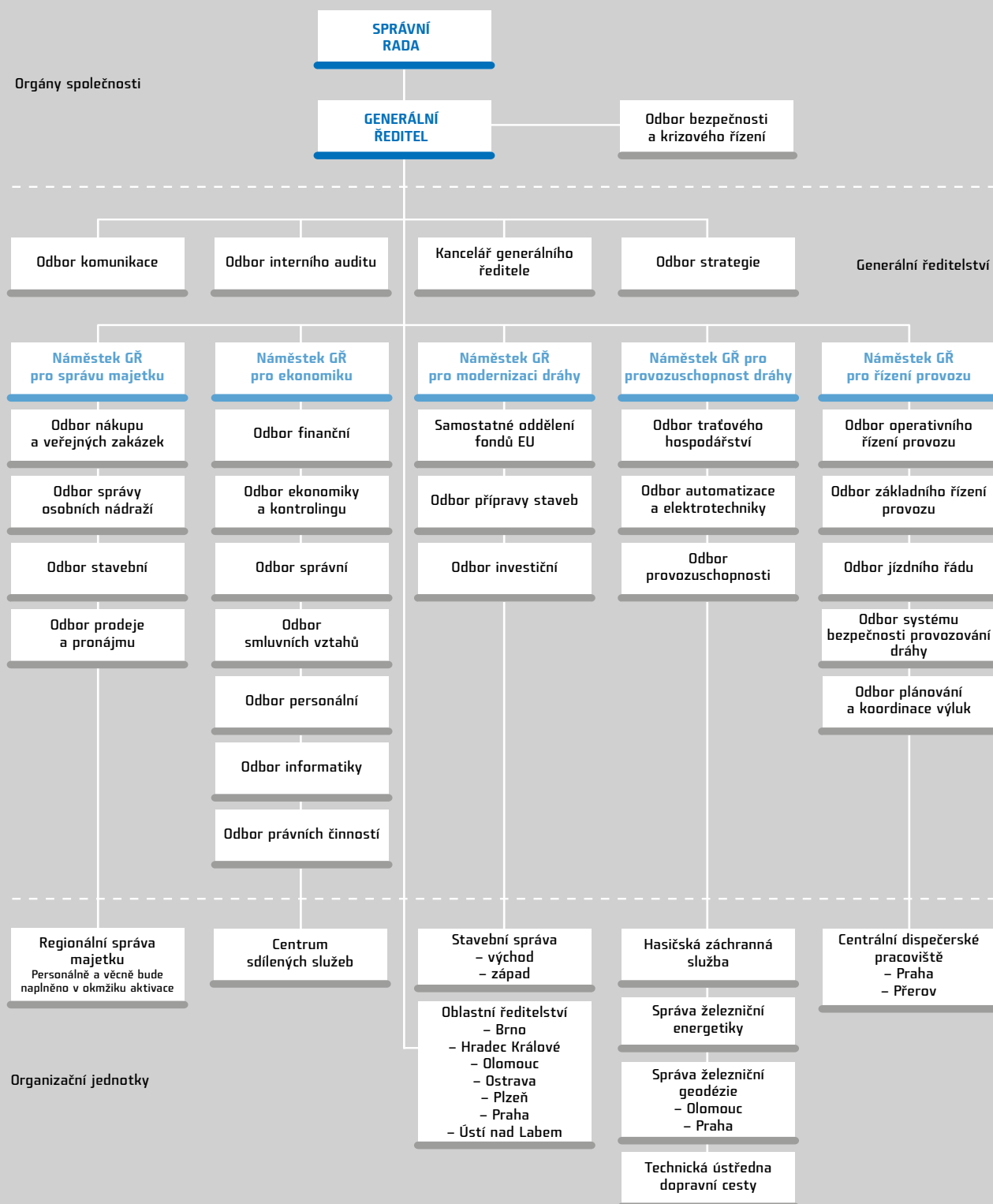
1.4. ZMĚNY V OBCHODNÍM REJSTŘÍKU

Do obchodního rejstříku bylo zaznamenáno jmenování nového generálního ředitele, kterým je od 1. 6. 2014 Ing. Pavel Surý.

Do obchodního rejstříku nebyly v roce 2014 zapsány žádné další významné změny.

1.5. ORGANIZAČNÍ STRUKTURA SŽDC K 31. 12. 2014

Organizační strukturu SŽDC k 31. 12. 2014 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 oceňování majetku historickými cenami s výjimkou některých oblastí (viz bod 3.1.), zásadu účtování ve věcné a časové souvislosti, zásadu opatrnosti a předpoklad schopnosti účetní jednotky pokračovat ve svých aktivitách.

3. PŘEHLED VÝZNAMNÝCH ÚČETNÍCH METOD A POSTUPŮ

3.1. DLOUHODOBÝ HMOTNÝ A NEHMOTNÝ 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 a jeho ocenění u samostatných movitých věcí a souborů v jednotlivém případě je částka vyšší než 40 tis. Kč a u dlouhodobého nehmotného majetku je vyšší než 60 tis. 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 tis. Kč a nehmotný majetek s pořizovací cenou do 60 tis. 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 hmotný majetek, a to bez ohledu na výši pořizovací ceny.

Technické zhodnocení, pokud převýšilo u jednotlivého majetku v úhrnu za účetní období částku 40 tis. 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 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 odepisovat.

Odpisy jsou vypočteny na základě vstupní ceny a předpokládané doby životnosti příslušného majetku. Odpisový plán je v průběhu používání dlouhodobého majetku aktualizován na základě očekávané doby životnosti a předpokládané zbytkové hodnoty majetku. Předpokládaná životnost je stanovena takto:

Počet let (od-do)	
Software	3
Stavby	10-50
Stroje a zařízení	4-20
Dopravní prostředky	8-25

Doba životnosti dlouhodobého majetku tvořícího železniční dopravní cestu závisí na dostupnosti finančních prostředků na jeho obnovu, modernizaci a racionalizaci. Vedení účetní jednotky předpokládá, že výše dotací na obnovu, modernizaci a racionalizaci dlouhodobého majetku přislíbená na následující účetní období je v souladu s předpoklady použitými pro stanovení doby životnosti.

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.

Vzhledem k předmětu činnosti organizace a způsobu jeho financování formou dotací nepřistupuje organizace k tvorbě opravných položek k dlouhodobému majetku na základě posouzení ekonomického přínosu dlouhodobého majetku pomocí metody diskontovaných peněžních toků.

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 koupě provozování dráhy k datu 1. 7. 2008 vypracoval znalecký ústav PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o. Znalecký posudek pro ocenění koupě činnosti obsluhy dráhy 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.

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

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 stejnokroje, osobní ochranné pracovní prostředky, tuhá paliva, pohonné hmoty, elektromateriály, zabezpečovací zařízení, prefabrikáty, pražce 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 pro zjištění základu daně z příjmů, v platném znění daňové opravné položky. Účetní opravné položky byly vytvořeny k pohledávkám na základě vlastní analýzy platební schopnosti zákazníků a věkové struktury pohledávek.

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 4.12.2.

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 ČR na SŽDC, dle přílohy zákona o transformaci. Dále byly proti účtu základního kapitálu zaúčtovány dotace, které byly poskytnuty Ministerstvem dopravy ČR na kupované části podniku od ČD.

Změny základního kapitálu jsou účtovány v případech převodu pozemků na Pozemkový fond České republiky, v případech bezúplatných převodů majetku, privatizace (viz bod 3.15.), 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 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 odstupné spojené se ztrátou zdravotní způsobilosti zaměstnanců, na nevyplacené mzdové a ostatní osobní 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. Obdobným způsobem je vytvořena i rezerva na odstupné spojené se ztrátou zdravotní způsobilosti zaměstnanců.

Rezerva na MOON je tvořena objemem předpokládaných mezd řídicích zaměstnanců zejména 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 cestovného 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.

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. DAŇ 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, nebo položky, které 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. 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 Evropské unie („EU“) a ze státního rozpočtu. Investiční dotace jsou účtovány jako snížení pořizovací ceny dlouhodobého majetku.

O nároku na dotace SŽDC neúčtuje jako o pohledávce za poskytovatelem dotace. 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. 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 nahrazena dotací ze zdrojů EU. Následně přijaté finanční prostředky ze zdrojů EU jsou vráceny zpět SFDI. Z tohoto důvodu je částka dotací přijatá od SFDI jako předfinancování vykázána jako součást závazků vůči státu. Po přijetí platby od SFDI a provedení úhrady zhotovitelům je o částku představující očekávanou dotaci z fondů EU snížena pořizovací cena majetku a navýšena dohadná položka aktivní.

3.11. VÝNOSY

Výnosy jsou účtovány do období, se kterým věcně a časově 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 regulačním úřadem.

3.12. 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.

3.13. ZMĚNY V ÚČETNÍCH METODÁCH

V roce 2014 nedošlo ke změnám účetních metod.

3.14. 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 a které jsou vykazovány v položce Bankovní úvěry dlouhodobé. Dluhovou službu ze všech úvěrových smluv realizuje ministerstvo financí.

Všechny úhrady jistin a úroků provedené ministerstvem se v účetnictví SŽDC evidují jako dlouhodobé závazky vůči státnímu rozpočtu a jsou vykazovány v položce dlouhodobé Jiné závazky.

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 příslušném období promíjena, se každoročně předkládá ke schválení vládě ČR do 30. 9. kalendářního roku.

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

3.15. PRIVATIZACE

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

Majetek, který je předmětem privatizačních projektů, je veden v historické ceně upravené o oprávky („zůstatková hodnota“). Po schválení privatizačních projektů byl tento majetek převáděn na Fond národního majetku České republiky, od 1. 1. 2006 na Ministerstvo financí ČR 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 ČR realizovalo v roce 2014 privatizaci majetku SŽDC formou prodeje třetím stranám. Příjmy z privatizace jsou následně převáděny na základě smluv z Ministerstva financí ČR na SŽDC a v okamžiku přijetí jsou účtovány do ostatních provozních výnosů. Podrobnosti viz bod 7.5.

3.16. 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.

3.17. 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

	Jiný dl. nehmotný majetek	Nedokončený dl. nehmotný majetek	Zálohy	Software	Celkem
Požizovací cena					
Zůstatek k 1. 1. 2014	4 163	14 648	43	472 584	491 438
Přírůstky	532	33 758	423	42 164	76 877
Úbytky	-172	-637	-20	-485	-1 314
Přeúčtování do podrozvahové evidence	--	-1 468	--	--	-1 468
Přeúčtování	-34	-5 332	--	5 366	--
Zůstatek k 31. 12. 2014	4 489	40 969	446	519 629	565 533
Oprávký					
Zůstatek k 1. 1. 2014	2 975	--	--	336 637	339 612
Odpisy	334	--	--	67 215	67 549
Oprávký k úbytkům	-91	--	--	-486	-577
Přeúčtování	5	--	--	--	5
Zůstatek k 31. 12. 2014	3 223	--	--	403 366	406 589
Zůstatková hodnota 1. 1. 2014	1 188	14 648	43	135 947	151 826
Zůstatková hodnota 31. 12. 2014	1 266	40 969	446	116 263	158 944

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

4.2. DLOUHODOBÝ HMOTNÝ MAJETEK

4.2.1. Přehled pohybů majetku

	Pozemky	Stavby	Stroje a zařízení	Dopravní prostředky	Oceň. rozdíl k nabyt. majetku	Nedok. dl. hmotný majetek	Jiný dl. hmotný majetek	Zálohy	Celkem
Požizovací cena									
Zůstatek k 1. 1. 2014	6 562 480	135 527 596	19 363 255	726 104	8 359 234	2 291 459	496	110 341	172 940 965
Přírůstky	7 412	59 979	73 628	144 889	--	12 213 101	417	110 062	12 609 488
Úbytky	-27 271	-599 697	-152 921	-5 539	--	-2 338	--	-15 700	-803 466
Přeúčtování do podrozvahy	--	--	--	--	--	-11 502 298	--	--	-11 502 298
Přeúčtování	16 451	72 174	8 823	115	--	-97 563	--	--	--
Zůstatek k 31. 12. 2014	6 559 072	135 060 052	19 292 785	865 569	8 359 234	2 902 361	913	204 703	173 244 689
Oprávkový									
Zůstatek k 1. 1. 2014	--	82 121 395	13 787 644	479 451	2 982 797	--	--	--	99 371 287
Odpisy ⁽¹⁾	--	2 741 158	706 716	58 842	557 283	--	--	--	4 063 999
Oprávkový k úbytkům	--	-535 027	-153 531	-4 362	--	--	26	--	-692 894
Přeúčtování	--	-2 559	2 349	205	--	--	--	--	-5
Zůstatek k 31. 12. 2014	--	84 324 967	14 343 178	534 136	3 540 080	--	26	--	102 742 387
Opravné položky									
Zůstatek k 1. 1. 2014	6 060	152 327	7 355	399	--	65 416	--	--	231 557
Změna stavu opr. položek	588	-15 085	-5 534	-224	--	1 029	--	--	-19 226
Zůstatek k 31. 12. 2014	6 648	137 242	1 821	175	--	66 445	--	--	212 331
Zůstatková hodnota 1. 1. 2014	6 556 420	53 253 874	5 568 256	246 254	5 376 437	2 226 043	496	110 341	73 338 121
Zůstatková hodnota 31. 12. 2014	6 552 424	50 597 843	4 947 786	331 258	4 819 154	2 835 916	887	204 703	70 289 971

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

Nejvýznamnější přírůstek hmotného majetku zařazeného do užívání v roce 2014 představuje modernizaci motorového kolejového vozu řady 851 včetně dodávky a montáže diagnostických systémů zabezpečovací techniky v reprodukční pořizovací ceně 97 655 tis. Kč. Přírůstky jsou dále tvořeny bezúplatnými převody majetku v reprodukční pořizovací ceně 51 044 tis. Kč. Jedná se například o železniční přejezd se zabezpečovacím zařízením a elektrickou přípojkou Tržnice-Trnkova od města Olomouc a stavební objekty ŽDC v rámci vyvolané investice „Silnice I/49 Malenovice Otrokovice“ od ŘSD.

Nejvýznamnější úbytky hmotného majetku v roce 2014 představuje likvidace majetku z důvodu nové investiční výstavby v souvislosti s modernizací železničních koridorů v pořizovací ceně 534 934 tis. Kč a zůstatkové ceně 56 383 tis. Kč a prodeje nemovitého majetku v pořizovací ceně 20 631 tis. Kč a zůstatkové ceně 6 384 tis. Kč.

K 31. prosinci 2014 organizace eviduje nedokončený dlouhodobý hmotný majetek ve výši 2 835 916 tis. Kč. V této položce je evidován nedokončený dlouhodobý hmotný majetek, který je pořizován z dotací, a to v pořizovací ceně 2,55 mld. Kč.

Zůstatek nedokončeného hmotného majetku představuje zejména výstavbu železničních koridorů, jak je popsáno v bodě 6.4., a stavební díla modernizace a rekonstrukce železniční dopravní cesty nedokončená k 31. 12. 2014. Jedná se např. o modernizaci trati Rokycany – Plzeň, průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí, rekonstrukci žst Olomouc, optimalizaci trati Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice.

Přírůstky nedokončeného majetku představují především pořizovací cenu železničních koridorů a staveb modernizace a rekonstrukce železniční dopravní cesty realizované v roce 2014, u nichž nedošlo do 31. 12. 2014 k zaúčtování dotace, ze které jsou financovány. Přeučtování do podrozvahy je provedeno v okamžiku zúčtování investiční dotace, která понижuje pořizovací cenu majetku. V roce 2014 byl na podrozvahové účty převeden dotovaný hmotný a nehmotný majetek v celkové hodnotě 11 503 766 tis. Kč (2013 – 8 288 145 tis. Kč).

4.2.2. Investiční dotace

Celková částka přijatých investičních dotací za rok 2013 a 2014:

(údaje v tis. Kč)	1. 1. – 31. 12. 2013	1. 1. – 31. 12. 2014
SFDI na výstavbu a modernizaci, nár. podíl, OPD, EIB	8 677 669	12 376 110
Předfinancování	20 264	67 744
Investiční dotace ze SFDI celkem včetně předfinancování	8 697 933	12 443 854
Fondy EU	50 084	202 787
Příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	2 700	--
Státní fond životního prostředí včetně předfinancování	528	2 668
Investiční dotace celkem	8 751 245	12 649 309

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

V roce 2014 byly poskytnuty finanční prostředky z Operačního programu Doprava ve výši 6 553 495 tis. Kč a v roce 2013 ve výši 3 723 316 tis. Kč.

Dotace přijaté ze SFDI formou předfinancování v roce 2014 činily 67 744 tis. Kč a v roce 2013 činily 20 264 tis. Kč.

Fondy EU ve výši 202 787 tis. Kč zahrnují částku 3 622 tis. Kč. Tato částka byla začátkem roku 2015 poukázána na bankovní účet německého partnera, který financuje německou část projektu VTR Drážďany – Litoměřice.

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. 2014 činí 169 133 580 tis. Kč. K 31. 12. 2013 činila pořizovací cena 157 823 724 tis. Kč.

Celková hodnota drobného hmotného majetku neuvedeného v rozvaze k 31. 12. 2014 je 808 450 tis. Kč a k 31. 12. 2013 byla 809 350 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.

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
Pořizovací cena									
Zůstatek k 1. 1. 2014	38 203	25 678	2 970	567 830	96 075 180	25 596 416	330 989	35 186 458	157 823 724
Přírůstky (Přeúčtování z rozvahy)	--	28	1 440	18 211	38 431	40 605	--	11 405 051	11 503 766
Úbytky	--	--	--	-46	-122 445	-41 067	--	-30 352	-193 910
Přeúčtování	4 717	-28	-346	31 352	4 785 312	1 768 784	6 439	-6 596 230	--
Zůstatek k 31. 12. 2014	42 920	25 678	4 064	617 347	100 776 478	27 364 738	337 428	39 964 927	169 133 580

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 2014 představují stavby Modernizace trati Rokycany – Plzeň, Modernizace trati Tábor – Sudoměřice, Modernizace trati Ševětín – Veselí 2. část Horusice Veselí, Rekonstrukce žst. Olomouc, Optimalizace trati Bystřice nad Olší Český Těšín – 2. část žst. Český Těšín.

Nejvýznamnější úbytek nedokončeného hmotného majetku v podrozvaze v roce 2014 představuje likvidace staveb z důvodu nové investiční výstavby.

4.2.5. Majetek daný do zástavy

SŽDC neměla k 31. 12. 2014 ani k 31. 12. 2013 žádný majetek zatížený zástavním právem.

4.2.6. Majetek ve finančním a operativním pronájmu

K 31. 12. 2014 eviduje SŽDC dlouhodobý majetek pořízený na operativní a zpětný leasing v celkové pořizovací ceně 418 109 tis. Kč (2013 – 386 509 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.

4.2.7. Bezúplatně pořízený majetek

V roce 2014 SŽDC bezúplatně poříдила dlouhodobý hmotný majetek v reprodukční pořizovací ceně 51 044 tis. Kč (2013 – 1 274 744 tis. Kč) a darem nabyla dlouhodobý majetek v reprodukční pořizovací ceně 13 201 tis. Kč (2013 – 0 tis. Kč). Kumulativně do konce roku 2014 eviduje SŽDC bezúplatně nabytý nebo darem získaný dlouhodobý majetek v pořizovací ceně 2 670 867 tis. Kč (2013 – 2 606 622 tis. Kč). Bezúplatně pořízený a darovaný majetek představuje majetek zařazený do evidence dlouhodobého hmotného majetku na základě smluvního ujednání, obvykle smlouvou o bezúplatném převodu či smlouvou 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. 2013	Zůstatek k 31. 12. 2014
Materiál na skladě	328 272	390 994
Materiál na cestě	116	60
Nedokončená výroba	39	342
Zboží na skladě	8	6
Zálohy poskytnuté na zásoby	14	67
Opravná položka k zásobám	-2 539	-19 990
Zásoby celkem	325 910	371 479

Celkový stav zásob ovlivnilo zvýšení stavu materiálu na skladech o 62 722 tis. Kč (2013 – snížení o 58 333 tis. Kč). Došlo ke snížení stavu materiálu ve střediscích svrškového materiálu o 3 299 tis. Kč (2013 – snížení o 40 600 tis. Kč). Zároveň došlo ke zvýšení stavu zásob ostatních jednotek o 69 049 tis. Kč (2013 – snížení o 12 447 tis. Kč) a snížení stavu zásob ve skladu výstrojních součástí Hradec Králové o 3 028 tis. Kč (2013 – snížení o 5 286 tis. Kč).

Opravné položky ve výši 19 990 tis. Kč byly vytvořeny u vybraných druhů materiálu u OŘ Olomouc a OŘ Hradec Králové ve střediscích svrškového materiálu v Hranicích na Moravě a v Hradci Králové zejména u bezpohybových zásob a příslušných náhradních dílů výhybek.

4.4. KRÁTKODOBÉ POHLEDÁVKY

4.4.1. Pohledávky z obchodních vztahů

Věková struktura krátkodobých pohledávek z obchodních vztahů:

(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	931 503	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

(údaje v tis. Kč)								
31. 12. 2014	Do splatnosti	Po splatnosti (dnů)					Celkem po splatnosti	Celkem
		0-90 dní	91-180	181-365	1-2 roky	2 roky a více		
Brutto	1 351 507	22 040	64 409	6 583	99 461	658 656	851 149	2 202 656
Opr. položka	--	--	--	-1 317	-54 420	-658 656	-714 393	-714 393
Netto	1 351 507	22 040	64 409	5 266	45 041	--	136 756	1 488 263

Celkový stav pohledávek k 31. 12. 2014 zaznamenal mírný pokles o necelá 4 % 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. O téměř 9 % však poklesl stav pohledávek po splatnosti.

Součástí opravných položek je částka 348 086 tis. Kč (2013 – 473 609 tis. Kč) 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.

Při transformaci v roce 2003 získala SŽDC 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. 2014 činí 112 981 tis. Kč (2013 – 112 981 tis. Kč), k pohledávce je vytvořena opravná položka v hodnotě 112 981 tis. Kč (2013 – 112 981 tis. Kč).

4.4.2. Stát – daňové pohledávky

Daňové pohledávky k 31. 12. 2014 jsou tvořeny zejména pohledávkou z titulu daně z přidané hodnoty v celkové výši 223 251 tis. Kč, k 31. 12. 2013 byla tato pohledávka evidována ve výši 117 009 tis. Kč.

4.4.3. Jiné pohledávky

Struktura jiných pohledávek:

(údaje v tis. Kč)		
Druh pohledávky	Stav k 31. 12. 2013	Stav k 31. 12. 2014
Pohledávky převzaté po ČD, s.o.	9 934	7 685
Z toho:		
Škody vzniklé na majetku ČD, s.o.	7 422	5 551
Ostatní	2 512	2 134
Pohledávky z titulu náhrady škod	73 164	49 129
Pohledávky z koupě části podniku	22 390	--
Ostatní	3 765	30 787
Jiné pohledávky celkem	109 253	87 601
Opravné položky	-104 189	-72 713
Jiné pohledávky celkem netto	5 064	14 888

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 (2013 – 3 708 tis. Kč) předané k právnímu vymáhání, škody při vykolejení vlaku během realizace stavebních prací rovněž předané k právnímu vymáhání ve výši 6 114 tis. Kč (2013 – 9 302 tis. Kč), reklamace nefunkčního modulu ultrazvukové kontroly kolejnic ve výši 9 400 tis. Kč (2013 – 9 400 tis. Kč), vymáhání škody na zabezpečovacím zařízení ve výši 2 888 tis. Kč (2013 – 2 888 tis. Kč) a dále škoda ve výši 4 553 tis. Kč (2013 – 4 364 tis. Kč) za nedovolené vytěžení dřeva podél trati.

4.5. DOHADNÉ ÚČTY AKTIVNÍ

(údaje v tis. Kč)	Zůstatek k 31. 12. 2013	Zůstatek k 31. 12. 2014
Očekávaná dotace z fondů EU (viz bod 3.10.)	133 315	69 884
Dohadná položka podílu přenosu sítě ČD	1 154	1 201
Nevyfakturovaná spotřeba el. energie	8 576	7 054
Nárok na pojistné plnění od pojišťovny	9 104	8 018
Hasičské záchranné služby pro ČD	15 000	30 000
Hasičské záchranné služby pro ČD Cargo	1 042	--
Dohadná položka k uplatnění škod	69 607	24 579
Odběr tepla nájemci	4 885	6 016
Nájemné železničních kabelových sítí	25 642	26 001
Ostatní položky	7 397	1 495
Dohadné účty aktivní celkem	275 722	174 248
Opravné položky	--	--
Dohadné účty aktivní celkem netto	275 722	174 248

PŘÍLOHA ÚČETNÍ ZÁVĚRKY K 31. PROSINCI 2014

Nárok na obdržení dotace z fondů EU v roce 2014 ve výši 69 884 tis. Kč (2013 – 133 315 tis. Kč) souvisí zejména s projekty TEN-T (Veselí – Doubí II), technickou pomocí OPD (Sudoměřice – Votice, Brno zastávka a další) a OPŽP (Studenec – Křižanov, Zbečno – Rostoky, Křižanov – Sklené, II. kol. a další). Dotace byly v roce 2015 obdrženy.

Služby HZS pro ČD byly poskytnuty na základě smlouvy o sdružení v roce 2014, jejich fakturace na základě vyúčtování proběhla v roce 2015 dle skutečných nákladů.

Největšími částkami uplatňovaných škod v dohadných položkách jsou uplatňované škody při vykolejení vlaku v železniční stanici Blansko - Adamov a mezi žst. Přerov – Prosenice a další.

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

4.6. KRÁTKODOBÝ FINANČNÍ MAJETEK

(údaje v tis. Kč)	31. 12. 2013	31. 12. 2014
Pokladní hotovost a peníze na cestě	2 058	1 997
Ceniny	437	550
Účty v bankách	985 649	902 620
Finanční majetek celkem	988 144	905 167

Hodnota položky Účty v bankách je ovlivněna čerpáním povoleného debetního limitu kontokorentního úvěru v částce 1 501 225 tis. Kč (2013 – 1 257 016 tis. Kč) (viz bod 4.12.3.). Po započtení vlivu načerpaného kontokorentního úvěru představuje k 31. 12. 2014 celkový zůstatek netto pozice SŽDC vůči bankám kontokorentní úvěr ve výši 598 623 tis. Kč (2013 – 271 367 tis. Kč).

4.7. 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.).

4.8. VLASTNÍ KAPITÁL

Přehled pohybů vlastního kapitálu za období od 1. 1. 2014 do 31. 12. 2014

	Základní kapitál	Kapitálové fondy	Rezervní fond	Statutární a ostatní fondy	Nerozděl. zisk minulých let	Jiný výsledek hospodaření minulých let	Výsledek hospod. běžného období	Celkem
Zůstatek k 1. 1. 2014	53 996 770	981 590	957 843	13 462	4 133 812	-5 739	-2 201 381	57 876 357
Inventarizační nálezy majetku	--	2 274	--	--	--	--	--	2 274
Bezúplatné převody majetku a ostatní převody	30 621	13 201	--	--	--	--	--	43 822
Privatizovaný majetek	-1 421	--	--	--	--	--	--	-1 421
Rozdělení výsledku hospodaření	--	--	--	--	-2 201 381	--	2 201 381	--
Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb	--	--	--	-124 221	--	--	--	-124 221
Tvorba fondu kulturních a sociálních potřeb	--	--	-116 991	116 991	--	--	--	--
Jiný výsledek hospodaření	--	--	--	--	--	-634	--	-634
Výsledek hospodaření za běžné období	--	--	--	--	--	--	-2 364 118	-2 364 118
Zůstatek k 31. 12. 2014	54 025 970	997 065	840 852	6 232	1 932 431	- 6 373	-2 364 118	55 432 059

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

Hodnota základního kapitálu byla v roce 2014 v souladu s Českým účetním standardem č. 22 snížena o zůstatkovou hodnotu privatizovaného majetku.

Základní kapitál byl v roce 2014 ovlivněn delimitací – bezúplatně přijatý majetek činí 51 044 tis. Kč (2013 – 1 274 744 tis. Kč) a předaný 19 934 tis. Kč (2013 – 1 321 tis. Kč). Ostatní úbytek základního kapitálu byl z důvodu restituce a dle soudního rozhodnutí činí 489 tis. Kč.

Z důvodu zpřesňování transformace ČD, s.o. nebyl do majetku a souvztažně do vlastního kapitálu SŽDC zaúčtován v roce 2014 ani 2013 žádný přírůstek ani úbytek majetku. V roce 2014 byly na základě provedení fyzické inventarizace zařazeny pozemky v reprodukční pořizovací ceně 2 274 tis. Kč (2013 – 14 956 tis. Kč).

Zvýšení hodnoty kapitálových fondů o 13 201 tis. Kč bylo způsobeno bezúplatnými převody – dary majetku. Nejvýznamnějším darem byl převod majetku z titulu vyvolané investice od Statutárního města Olomouc ve výši 11 003 tis. Kč.

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

4.9. REZERVY

(údaje v tis. Kč)	Zůstatek k 31. 12. 2013	Tvorba	Čerpání	Zůstatek k 31. 12. 2014
Rezerva na soudní spory s ČEZ Prodej	2 072 008	123 276	--	2 195 284
Rezerva na ostatní soudní spory	31 244	19 484	27 022	23 706
Rezerva na odškodnění pracovních úrazů a nemocí z povolání	60 828	52 516	60 828	52 516
Rezerva na příplatky k důchodům	33 573	27 927	33 573	27 927
Rezerva na nevyplacené mzdové osobní a ostatní náklady	40 000	50 000	40 000	50 000
Rezerva na porušení rozpočtové kázně	--	183 369	--	183 369
Rezervy celkem	2 237 653	456 572	161 423	2 532 802

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.).

4.10. DLOUHODOBÉ ZÁVAZKY

4.10.1. Závazky z obchodních vztahů

(údaje v tis. Kč)	31. 12. 2013	31. 12. 2014
Druh závazku		
Pozastávky	181 528	544 362
Vádia, kauce, jistoty	3 000	3 000
Peněžní kauce přijaté od odběratelů	15 618	17 258
Celkem	200 146	564 620

Zvýšení pozastávek z dodavatelských faktur z titulu záruk na stavbách je způsobeno zvýšenou investiční činností během roku 2014.

4.10.2. Jiné závazky

(údaje v tis. Kč)		
Věřitel	31. 12. 2013	31. 12. 2014
MF ČR – úhrada dle státní záruky za úroky z úvěrů po prominutí	166 855	124 660
MF ČR – úhrada dle státní záruky za jistiny z úvěrů po prominutí	886 797	893 450
Celkem	1 053 652	1 018 110

Jedná se o závazky za státem (ministerstvo financí) vyplývající 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 3.14.). V roce 2014 byly prominuty závazky ve výši 2 087 mil. Kč a v roce 2013 ve výši 2 446 mil. Kč.

4.11. KRÁTKODOBÉ ZÁVAZKY

4.11.1. Závazky z obchodních vztahů

Věková struktura závazků z obchodních vztahů:

(údaje v tis. Kč)								
Stav k	Do splatnosti	Po splatnosti (dnů)					Celkem po splatnosti	Celkem
		0–90 dní	91–180	181–365	1–2 roky	2 roky a více		
31. 12. 2013	2 421 957	16 818	280	375	111	-87	17 497	2 439 454
31. 12. 2014	2 603 052	76 831	1 082	3 030	37	47	81 027	2 684 079

Podstatná část závazků ve lhůtě splatnosti se týká investiční výstavby provedená zhotoviteli Metrostav a.s., AŽD Praha s.r.o., SIGNALBAU a.s. a S u b t e r r a a.s.

4.11.2. Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění

Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění činí 234 735 tis. Kč (2013 – 244 005 tis. Kč). Žádné z těchto závazků nejsou po lhůtě splatnosti.

4.11.3. Stát – daňové závazky a dotace

(údaje v tis. Kč)	Zůstatek k 31. 12. 2013	Zůstatek k 31. 12. 2014
Nevyčerpané investiční dotace ze SFDI	5 914	80 532
Vratná dotace SFDI – TEN-T	61 217	27 958
Vratná dotace SFŽP – OPŽP	1 292	18 727
Vratná dotace ze SFDI – FS	4 717	--
Vratná dotace – OPD	70 469	70 421
Investiční dotace TEN-T	198 509	136 120
Nevyčerpaná neinvestiční dotace TEN-T	--	2 457
Neinvestiční dotace na opravy a údržbu	--	112 181
Neinvestiční dotace na jmenovité akce OPD	--	26 228
Nevyčerpaná neinvestiční dotace na akce OPŽP	--	200
Příspěvky měst, obcí, krajů a dalších subjektů na investice	4 622	--
Daň z příjmů sražená zaměstnancům	65 649	61 320
Ostatní daně	1 279	1 017
Daňové závazky a dotace celkem	413 668	537 161

Převážná část zůstatku investičních dotací k 31. 12. 2014 je představována závazkem z nevyčerpaných dotací EU – TEN-T ve výši 136 120 tis. Kč (2013 – 198 509 tis. Kč). V roce 2013 byl zůstatek z předfinancování investičních dotací ve smyslu vratné dotace (viz bod 3.10.) u staveb spolufinancovaných ze zdrojů EU, a to ve výši 137 695 tis. Kč, v roce 2014 je zůstatek z předfinancování staveb 117 106 tis. Kč.

Daňové nedoplatky u místně příslušných finančních orgánů SŽDC neeviduje.

4.11.4. Krátkodobé přijaté zálohy

Krátkodobé přijaté zálohy k 31. 12. 2014 činí 103 448 tis. Kč a k 31. 12. 2013 činily 100 166 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.

4.11.5. Dohadné účty pasivní

(údaje v tis. Kč)	Zůstatek k 31. 12. 2013	Zůstatek k 31. 12. 2014
Nevyfakturované neinvestiční dodávky	365 675	365 065
Nevyfakturované investiční dodávky	5 610	151
Dohadná položka nákladových úroků na koridory	17 167	11 333
Ostatní	12 965	12 479
Dohadné účty pasivní celkem	401 417	389 028

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, především náklady na teplo a náklady na interní spotřebu elektrické energie.

4.12. BANKOVNÍ ÚVĚRY A VÝPOMOCI

4.12.1. 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 3.14). Dále do dluhového portfolia patří negarantovaný úvěr od České spořitelny, 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. 2013	Čerpání 1-12.2014	Splátky 1-12.2014	Kurzové rozdíly	Zůstatek k 31. 12. 2014
I. koridor:						
KfW Frankfurt	EUR	70 111	--	35 180	508	35 439
EIB Lucemburk	EUR	226 877	--	227 808	931	--
Japon. EXIM bank	JPY	152 391	--	158 905	6 514	--
EIB Lucemburk	EUR	484 331	--	138 915	4 319	349 735
Komerční banka, a.s.	CZK	173 000	--	173 000	--	--
KfW Frankfurt	EUR	420 517	--	84 402	3 979	340 094
II. koridor:						
EIB Lucemburk	EUR	1 097 000	--	367 647	9 980	739 333
EIB Lucemburk	EUR	2 193 999	--	314 515	21 659	1 901 143
KfW Frankfurt	EUR	981 553	--	281 441	8 666	708 778
Mezisoučet		5 799 779	--	1 781 813	56 556	4 074 522
Racionalizační akce						
Česká spořitelna, a.s.	CZK	749 995	--	75 000	--	674 995
Mezisoučet		749 995	--	75 000	--	674 995
Celkem		6 549 774	--	1 856 813	56 556	4 749 517

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

4.12.2. Přehled splatnosti úvěrů

(údaje v tis. Kč)	Splatné v roce 2015	Splatné v následujících letech	Celkem
Dlouhodobé úvěry	1 392 596	3 356 921	4 749 517
Celkem	1 392 596	3 356 921	4 749 517

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 2014 ministerstvo financí na jistinách zaplatilo celkem 1 781 813 tis. Kč (2013 – 1 743 906 tis. Kč).

Dluhová služba vyplývající z negarantovaného úvěru poskytnutého Českou spořitelnou, a.s. byla hrazena z vlastních zdrojů ve výši 75 000 tis. Kč (2013 – 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.

4.12.3. Krátkodobé bankovní úvěry

(údaje v tis. Kč)	31. 12. 2013	31. 12. 2014
Kontokorentní účet	1 257 016	1 236 902
Závazek z titulu cash-poolového účtu	--	264 323
Krátkodobé bankovní úvěry	1 257 016	1 501 225

V závěru roku 2014 došlo k čerpání povoleného debetního limitu z cash poolového účtu na zajištění úhrad závazků z provozuschopnosti a provozování železniční dopravní cesty včetně obsluhy dráhy.

4.13. ODLOŽENÁ DAŇ

Odložená daň je tvořena následujícími tituly:

(údaje v tis. Kč)	31. 12. 2013	31. 12. 2014
Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	-4 036 332	-4 103 285
Opravné položky k majetku	42 845	39 080
Opravné položky k zásobám	482	3 798
Pohledávky z obchodních vztahů	53 669	59 993
Rezervy	425 154	481 233
Celkem odložená daň (pohledávka +, závazek -)	-3 514 182	-3 519 181

SŽDC eviduje daňové ztráty ve výši 2 905 939 tis. Kč (2013 – 2 920 467 tis. Kč). K 31. 12. 2014 ani 31. 12. 2013 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% (2013 – 19%).

4.14. ČASOVÉ ROZLIŠENÍ

(údaje v tis. Kč)	Zůstatek k 31. 12. 2013	Zůstatek k 31. 12. 2014
Dohoda o narovnání – paušální náhrada budoucích nákladů	78 787	70 688
Nájemné přijaté předem	929	615
Výdaje příštích období na odvod za nedodržení povinného podílu osob se ZP	28 418	30 438
Výdaje příštích období – doklady přijaté po ročním zúčtování DPH	5 713	8 357
Pořízení software	48 771	23 642
Ostatní	10 737	22 827
Časové rozlišení pasiv celkem	173 355	156 567

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

4.15. TRŽBY ZA PRODEJ VLASTNÍCH VÝROBKŮ A SLUŽEB

(údaje v tis. Kč)	Rok 2013	Rok 2014
Položka		
Výnosy z použití dopravní cesty ČD – nákladní doprava	34 538	33 877
Výnosy z použití dopravní cesty ČD – osobní doprava	1 652 148	1 784 869
Výnosy z použití dopravní cesty ČD Cargo, a.s. – nákladní doprava	1 791 625	1 481 260
Výnosy z použití dopravní cesty mimo skupinu ČD – nákladní doprava	641 426	774 716
Výnosy z použití dopravní cesty mimo skupinu ČD – osobní doprava	92 238	118 604
Výnosy za přidělenou kapacitu	86 630	91 122
Tržby za nájmy	234 503	233 326
Tržby za ostatní externí služby	415 896	452 337
Tržby za elektrickou energii	1 853 610	1 620 116
Tržby od cizích dopravců za poskytnuté služby (mimořádné zásilky, apod.)	2 363	2 539
Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb celkem	6 804 977	6 592 766

Veškeré výnosy byly realizovány v tuzemsku.

Zatímco výkony (vlkm, hrtkm) v osobní dopravě v roce 2014 mírně poklesly, tržby u dopravce ČD i ostatních osobních dopravců vzrostly celkem o 159 mil. Kč, což způsobilo zvýšení cen za použití ŽDC k 1. 1. 2014 o 3,3%.

V nákladní dopravě se projevil pokles výkonů u dopravce ČD Cargo, který však byl kompenzován růstem výkonů ostatních dopravců. Ceny za použití ŽDC v nákladní dopravě se k 1. 1. 2014 snížily o 7%.

4.16. SPOTŘEBA MATERIÁLU A ENERGIÍ

Položka	Rok 2013	Rok 2014
Náklady na spotřebu materiálu	749 738	771 401
Náklady na spotřebu energie	471 216	404 305
Náklady na spotřebu vody	8 009	8 310
Náklady na spotřebu tepla	90 395	71 242
Náklady na spotřebu plynu	36 230	25 125
Náklady na nákup energie	1 495 870	1 280 841
Náklady na spotřebu pohonných hmot	113 399	112 422
Ostatní	6 968	6 857
Spotřeba celkem	2 971 825	2 680 503

4.17. NÁKUP SLUŽEB

(údaje v tis. Kč)

Položka	Rok 2013	Rok 2014
Náklady na opravy a udržování stavebního charakteru bez ZČ	29 580	31 070
Náklady na opravy bytů	29 531	26 099
Náklady na služby od statutárního auditora	3 811	3 352
Z toho: – náklady za povinný audit účetní závěrky pro daný rok	1 250	850
– náklady za jiné neuditorské služby statutárnímu auditorovi	2 561	2 502
Náklady na součinnost při přidělování kapacity dopravní cesty	540	496
Zadatelná činnost	4 642 946	6 863 773
Z toho: – opravy a udržování stavebního charakteru	3 766 176	5 357 104
– ostatní	876 770	1 506 669
Ostatní	1 514 359	1 752 640
Z toho: – opravy a udržování	780 331	1 358 017
– nájemné, software do 60 tis. Kč, úklid nástupišť, apod.	734 028	394 623
Služby celkem	6 220 767	8 677 430

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 2013	Mzdové náklady	Soc. a zdrav. zabezpečení	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem 2014
Běžné náklady	8 301 111	5 894 663	2 014 853	440 608	8 350 124
Ostatní	104 529	109 579	--	--	109 579
Celkem	8 405 640	6 004 242	2 014 853	440 608	8 459 703

Běžné osobní náklady představují náklady na zaměstnance SŽDC za rok 2014. Ve sloupci zdravotní a sociální zabezpečení jsou uváděny platby za zaměstnavatele.

Položka ostatní zahrnuje 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 2013	Rok 2014
Změna stavu rezerv	-489 402	295 149
Změna stavu opravných položek k pohledávkám	244 289	-70 692
Změna stavu opravných položek k dlouhodobému hmotnému majetku	-69 628	-19 226
Změna stavu opravných položek k zásobám	-2 555	17 451
Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti celkem	-317 295	222 682

V roce 2014 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 2013	Rok 2014
Dotace SFDI na opravy a udržování železniční dopravní cesty	9 231 940	11 413 263
Dotace SFDI na opravy a údržbu po povodních	180 439	534 376
Neinvestiční dotace ze státního rozpočtu	550 000	548 760
Neinvestiční dotace ze SFDI – účelově vázané	8 739	18 191
Neinvestiční dotace – program OPD	5 197	6 443
Dotace SFDI na jmenovité akce neinvestiční	390 925	249 103
Dotace na jmenovité akce spolufinancované z OPD	--	120 098
Dotace SFDI na neinvestiční akce spolufinancované z OPŽP	--	2 054
Ostatní dotace	652	873
Prominutí závazku	2 445 707	2 087 251
Tržby z výzisku materiálu	230 564	290 889
Přijaté smluvní pokuty a úroky z prodlení	7 517	51 147
Nároky na náhrady za manka a škody	48 038	30 406
Ostatní	62 980	66 552
Ostatní provozní výnosy celkem	13 162 698	15 419 406

4.21. OSTATNÍ PROVOZNÍ NÁKLADY

(údaje v tis. Kč)

Položka	Rok 2013	Rok 2014
Neinvestiční a investiční úroky z prodlení	1	--
Pokuty a penále	6 980	429
Odpisy pohledávek	10 428	31 080
Odpis zmařených investic	1 155	73
Vyplacené renty	13 020	10 471
Náklady spojené s nezaměstnáváním osob se sníženou pracovní schopností	28 418	30 438
Pojistné majetku a odpovědnosti	63 913	63 991
Členské příspěvky	6 430	7 258
Manka a škody	2 290	-330
Škody v odpovědnosti způsobené na cizím majetku	20 443	13 992
Ostatní	12 918	15 097
Ostatní provozní náklady celkem	165 996	172 499

4.22. OSTATNÍ FINANČNÍ VÝNOSY

Finanční výnosy zahrnují zejména kurzové zisky z přepočtu cizoměnových transakcí a bankovní úroky.

4.23. OSTATNÍ FINANČNÍ NÁKLADY

Finanční náklady zahrnují zejména kurzové ztráty z přepočtu cizoměnových úvěrů a bankovní poplatky.

5. ZAMĚSTNANCI, VEDENÍ ORGANIZACE A STATUTÁRNÍ ORGÁNY

5.1. OSOBNÍ NÁKLADY A POČET ZAMĚSTNANCŮ

Průměrný přepočtený počet zaměstnanců a členů vedení SŽDC a související běžné osobní náklady za rok 2013 a 2014:

(údaje v tis. Kč)

2013	Průměrný počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. zabezpečení a zdrav. pojištění	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

(údaje v tis. Kč)

2014	Průměrný počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. zabezpečení a zdrav. pojištění	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	17 111	5 916 021	1 992 397	438 499	8 346 917
Vedení ¹⁾	44	88 221	22 456	2 109	112 786
Celkem	17 155	6 004 242	2 014 853	440 608	8 459 703

¹⁾ Mzdové náklady roku 2012 a 2013 čerpané z rezervy vytvořené v roce 2013 činí 21 224 tis. Kč

K 1. 1. 2014 zaměstnávala SŽDC 17 157 zaměstnanců v 17 organizačních jednotkách podle náplně činnosti a regionů a dále na generálním ředitelství se sídlem v Praze, které zajišťuje strategickou a organizační roli v organizaci.

V průběhu roku 2014 nedošlo k zásadním změnám organizační struktury organizačních jednotek. Z důvodu dosažení optimálního počtu provozních zaměstnanců v segmentu infrastruktury byl ve 4. čtvrtletí 2014 na základě rozhodnutí Správní rady SŽDC zahájen nábor těchto zaměstnanců do odborných správ tratí, elektrotechniky a energetiky a sdělovací a zabezpečovací techniky.

K 31. 12. 2014 bylo v SŽDC zaměstnáno 17 331 zaměstnanců, v důsledku nábory provozních zaměstnanců o 131 zaměstnanců více oproti stavu k 31. 12. 2013.

5.2. POSKYTNUTÉ PŮJČKY, ÚVĚRY ČI OSTATNÍ PLNĚNÍ

Členové vedení organizace neobdrželi v letech 2013 a 2014 žádné půjčky a úvěry, či jiné odměny a plnění nad rámec základních odměn a plnění sjednaných v manažerské smlouvě či dohodě o mzdových nárocích.

V roce 2014 byly členům správní rady vyplaceny odměny v celkové výši 2 656 tis. Kč (2013 – 2 158 tis. Kč).

6. PODMÍNĚNÉ A DALŠÍ NEUVEDENÉ ZÁVAZKY V ÚČETNICTVÍ

6.1. ZÁVAZKY NEZAHRNUTÉ 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 2014 se celkové neinvestiční náklady na oblast životního prostředí pohybovaly ve výši cca 365,7 mil. Kč (2013 – 258,4 mil. Kč). Investiční náklady za oblast protihlukové ochrany při modernizaci tratí byly vyčísleny na 80,2 mil. Kč (2013 – 36,8 mil. Kč).

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 2014 vyčísleny na 6,1 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. Ve věci náhrady škody ve výši rozdílu mezi sjednaným a realizovaným náhradním prodejem za rok 2010 vyhověl Vrchní soud v Praze dne 19. 3. 2015 žalobě a SŽDC bylo zavázáno k úhradě žalované škody. Rozsudek Vrchního soudu dosud nenabyl právní moci.

6.2.2. ČD Cargo

ČD Cargo vystavovalo vůči SŽDC faktury za náhrady škody vyplývající ze zvýšených nákladů spojených s objízdami 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. 8. 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 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. V účetním období roku 2014 pak byly, na základě Dohody o splátkách, zrušeny opravné položky a nově zaúčtovány krátkodobé a dlouhodobé pohledávky vůči ČD Cargo.

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 (2013 – 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 důvodů nejistoty úhrady předmětných pohledávek ze strany ČD Cargo byla vytvořena daňová opravná položka ve výši 294 681 tis. Kč (2013 – 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.

Aktuální předpoklady konečné částky nákladů jsou:

(údaje v tis. Kč)			
Stav k 31. 12. 2014	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	40 193 973	20 871 618	61 065 591
IV. koridor	22 153 411	23 903 245	46 056 656
Celkem	142 123 243	44 774 863	186 898 106

Realizaci III. tranzitního železničního koridoru v trase st. hranice Mosty u Jablunkova – Dětmárovice – 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 2019.

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 a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů („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 jejích 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 nesplatné pohledávky a závazky z obchodně přepravních vztahů a pohledávky a závazky z pracovněprávních vztahů svých zaměstnanců. Oba subjekty převzaly majetek a závazky v jejich účetních hodnotách.

V dubnu 2004 byl novelizován zákon o transformaci. Na základě této novely byl k 1. 7. 2004 na SŽDC převeden majetek 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 a závazků, přetrvávají i nadále možnosti alternativního výkladu některých ustanovení zákona o transformaci. To se týká zvláště dlouhodobého hmotného majetku a zdrojů jeho financování. 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 této 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 2015 smluvně zajištěno financování od Státního fondu dopravní infrastruktury na investiční i neinvestiční činnosti ve výši 46 795 951 tis. Kč (2014 – 28 364 263 tis. Kč) a od Ministerstva dopravy na neinvestiční činnosti ve výši 850 000 tis. Kč (2014 – 550 000 tis. Kč). Tento rozsah finančních prostředků umožní SŽDC poskytovat služby ve stejném rozsahu jako v roce 2014, a tudíž účetní závěrka je sestavena za předpokladu, že účetní jednotka bude schopna nepřetržitě pokračovat ve své činnosti. Účetní závěrka neobsahuje tedy úpravy ocenění a klasifikace aktiv a pasiv, které by byly nezbytné v případě, že by nebyla schopna pokračovat ve své činnosti.

7.3. VZTAHY S VÝZNAMNÝMI ODBĚRATELI ČD A ČD CARGO

Významné výnosy SŽDC realizované ve vztahu k ČD:

(údaje v tis. Kč)	2013	2014
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – osobní doprava	1 652 148	1 784 869
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – nákladní doprava	34 538	33 877
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	50 537	50 273
Výnosy za elektrickou energii – SŽE	1 613 409	1 412 535
Výkony Hasičské záchranné služby	20 237	30 000
Výkony za provoz telekomunikačních sítí	62 648	59 725
Celkem	3 433 517	3 371 279

K 31. 12. 2014 eviduje SŽDC pohledávky a závazky za ČD v celkové čisté hodnotě 585 010 tis. Kč (2013 – 661 007 tis. Kč). Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů a poskytnutých záloh, činí za ČD 628 471 tis. Kč (2013 681 747 tis. Kč). Závazek z obchodních vztahů, včetně přijatých záloh, představuje částku ve výši 43 461 tis. Kč (2013 – 20 740 tis. Kč).

Výnosy SŽDC realizované ve vztahu k ČD Cargo:

(údaje v tis. Kč)	2013	2014
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – nákladní doprava	1 791 625	1 481 260
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	18 479	21 912
Výnosy za elektrickou energii – SŽE	332	240
Výkony Hasičské záchranné služby	5 301	3 800
Výkony za provoz telekomunikačních sítí	46 229	39 971
Celkem	1 861 966	1 547 183

K 31. 12. 2014 eviduje SŽDC pohledávky a závazky vůči ČD Cargo, jejichž celková čistá hodnota představuje pohledávku SŽDC ve výši 956 911 tis. Kč (2013 – 1 018 470 tis. Kč). Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů, činí za ČD Cargo 959 762 tis. Kč (2013 – 1 025 178 tis. Kč). Závazek z obchodních vztahů včetně přijatých záloh představuje částku ve výši 2 851 tis. Kč (2013 – 6 708 tis. Kč). Část pohledávek vůči ČD Cargo je v současné době předmětem rozhodčího řízení a dále viz bod 4.4.1.

7.4. PRIVATIZACE

SŽDC eviduje majetek určený k privatizaci. Tento majetek je v účetnictví oddělen účetním okruhem – Majetek k oddlužení závazků („MOZ“).

V roce 2014 bylo realizováno celkem 16 privatizačních projektů na majetek v účetním okruhu MOZ, jehož účetní zůstatková hodnota činila celkem 1 421 tis. Kč (2013 – 5 242 tis. Kč).

Z uvedeného počtu bylo v roce 2014 realizováno po jednom privatizačním projektu z bytového a z ostatního majetku mimo bytový fond. Realizace ostatních 14 privatizačních projektů byla doprivatizací pozemků po privatizaci bytového fondu.

K 31. 12. 2014 SŽDC eviduje majetek určený k úhradě závazků převzatých po ČD, s.o. uvedený v příloze zákona o transformaci v účetní zůstatkové hodnotě 601 179 tis. Kč. K 31. 12. 2013 činila účetní zůstatková hodnota tohoto majetku 604 486 tis. Kč.

7.5. PRODEJ MAJETKU

7.5.1. Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh ZDC

Za rok 2014 bylo v okruhu Železniční dopravní cesty („ZDC“) uzavřeno celkem 119 obchodních případů prodeje nemovitého majetku po schválení Vládou ČR, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 17 728 tis. Kč (2013 – 67 268 tis. Kč).

7.5.2. Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh MOZ

Za rok 2014 byl uzavřen celkem 1 obchodní případ prodeje z okruhu MOZ. Jelikož návrh na vklad byl podán v lednu 2015, tržby z něj jsou výnosy příštích období v částce 169 tis. Kč (2013 – 44 105 tis. Kč).

7.6. PRONÁJEM MAJETKU

7.6.1. Pronájem majetku vedený v účetním okruhu MOZ

K 31. 12. 2014 bylo evidováno 69 nájemních smluv na byty, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 1 919 tis. Kč (2013 – 2 871 tis. Kč).

Na ostatní majetek mimo bytový fond bylo evidováno 201 nájemních smluv, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 44 378 tis. Kč (2013 – 42 680 tis. Kč).

Tržby z pronájmu tedy celkem činily 46 297 tis. Kč (2013 – 45 551 tis. Kč).

7.6.2. Pronájem majetku vedený v účetním okruhu ZDC

K 31. 12. 2014 bylo evidováno 1 311 nájemních smluv na byty, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 38 594 tis. Kč (2013 – 40 551 tis. Kč).

Na ostatní majetek mimo bytový fond bylo evidováno 4 804 nájemních smluv, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 141 557 tis. Kč (2013 – 141 424 tis. Kč).

Tržby z pronájmu celkem činily 180 151 tis. Kč (2013 – 181 975 tis. Kč).

8. UDÁLOSTI PO DATU ÚČETNÍ ZÁVĚRKY

8.1. ZMĚNA ORGANIZAČNÍ STRUKTURY

S účinností od 1. 1. 2015 došlo na základě souhlasu Správní rady SŽDC ke zřízení funkce vrchní ředitel v úseku generálního ředitele, do jehož působnosti byla začleněna kancelář generálního ředitele a dále odbor personální, odbor interního auditu, odbor komunikace a odbor strategie. Odbor správní byl začleněn do působnosti náměstka pro správu majetku.

8.2. ZMĚNY V ORGÁNECH ORGANIZACE

Usnesením Vlády České republiky č. 187 ze dne 16. 3. 2015 byl jmenován členem Správní rady SŽDC s účinností od 17. 3. 2015 Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.

8.3. ČD CARGO

Dne 12. 2. 2015 byl mezi SŽDC a ČD Cargo uzavřen Společný návrh účastníků na schválení soudního smíru, ve kterém se ČD Cargo zavázalo uhradit pohledávky SŽDC za ČD Cargem za odebranou elektrickou energii v roce 2009 formou měsíčních splátek. Tento návrh byl předán Vrchnímu soudu v Praze. Tento návrh dosud nenabyl právní moci, viz bod 4.4.1. a 6.2.2.

8.4. ČEZ PRODEJ

Ve věci náhrady škody ve výši rozdílu mezi sjednaným a realizovaným náhradním prodejem elektrické energie za rok 2010 vyhověl Vrchní soud v Praze dne 19. 3. 2015 žalobě a SŽDC bylo zavázáno k úhradě žalované škody ve výši 805 474 tis. Kč a příslušenství. Písemné vyhotovení rozsudku Vrchního soudu bylo na SŽDC doručeno dne 22. 5. 2015 s nabytím právní moci. SŽDC neprodleně dne 25. 5. 2015 realizovala úhradu jistiny a příslušenství v celkové úhrnné částce ve výši 1 131 262 tis. Kč.

SŽDC rovněž připravuje dovolání, které nemá odkladný účinek ve vztahu k provedené úhradě výše škody dle výroku soudu.

8.5. KONTROLA SPECIALIZOVANÉHO FINANČNÍHO ÚŘADU

Dne 24. 2. 2015 byl organizaci doručen závěr z daňové kontroly Specializovaného finančního úřadu k ověření, zda nevznikla odvodová povinnost porušením rozpočtové kázně v souvislosti s projektem financovaným z prostředků SFDI – Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 1. stavba. Na základě provedené kontroly SFÚ vydá platební výměr ve výši 182 049 tis. Kč a penále až do maximální výše 1 % denně.

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

V Praze, dne 10. 6. 2015



Ing. Pavel Surý
generální ředitel

OSOBY ODPOVĚDNÉ ZA VÝROČNÍ ZPRÁVU

ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ

Prohlašujeme, že údaje uvedené ve výroční zprávě za rok 2014 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.



Ing. Pavel Surý
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 2014

V souladu s ustanovením § 18 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím zveřejňujeme k 1. 3. 2015 výroční zprávu za rok 2014 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	46
2.	počet vydaných rozhodnutí o odmítnutí žádosti	8
3.	počet podaných odvolání proti rozhodnutí	2
4.	v roce 2014 neproběhlo žádné soudní řízení	
5.	výčet poskytnutých výhradních licencí	0
6.	počet stížností podaných podle § 16a	4

Praha 28. 2. 2015



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 Standardisation)
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
JŘ	jízdní řád
KPI	klíčové ukazatele výkonnosti (Key Performance Indicators)
NN	nízké napětí
OPD	Operační program Doprava v rámci Evropské unie
OPŽP	Operační program Životní prostředí v rámci Evropské unie
PD	projektová dokumentace
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
SS	stavební správa
TEN-T	Transevropská síť pro dopravu (Trans-European Network – Transport)
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu (Technical specification for Interoperability)
VN	vysoké napětí
ŽDC	železniční dopravní cesta

IDENTIFIKAČNÍ A KONTAKTNÍ ÚDAJE

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

POZNÁMKY

