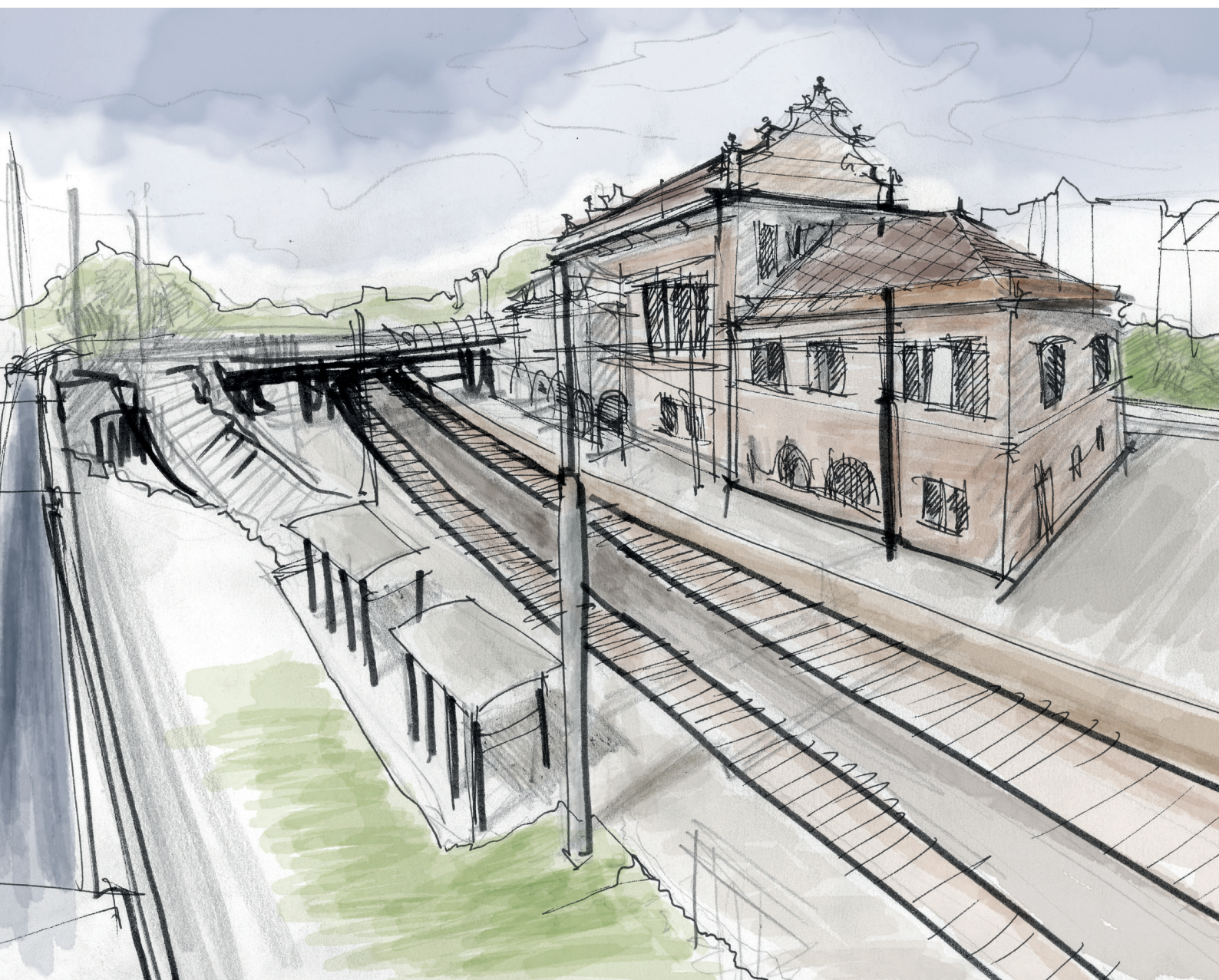


Výroční zpráva 2015

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace



Správa železniční dopravní cesty



Obsah

Úvodní slovo	4
Profil organizace	6
Základní údaje o organizaci	6
Vedení organizace	7
Správa a řízení organizace	8
Strategie	10
Činnost organizace v roce 2015	12
Hlavní události roku 2015	12
Výročí tratí 1840–2015	14
Provozní schopnost železniční dopravní cesty	14
Provozování železniční dopravní cesty	16
Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty	17
Používání železniční dopravní cesty dopravci	20
Lidské zdroje	22
Mezinárodní spolupráce	24
Hospodření organizace	25
Hospodaření SŽDC	25
Předpokládaná hospodářská situace v roce 2016	27
Řízení rizik	27
Společenská odpovědnost	29
Finanční část	32
Zpráva nezávislého auditora pro zřizovatele Správy železniční dopravní cesty, státní organizace	33
Účetní závěrka	36
Příloha účetní závěrky	43
Osoby odpovědné za výroční zprávu	75
Výroční zpráva o činnosti v oblasti poskytování informací ve smyslu § 18 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím	77
Seznam zkratk	78
Identifikační a kontaktní údaje	79



1 584 KM

Celková délka tratí
s dálkovým řízením provozu

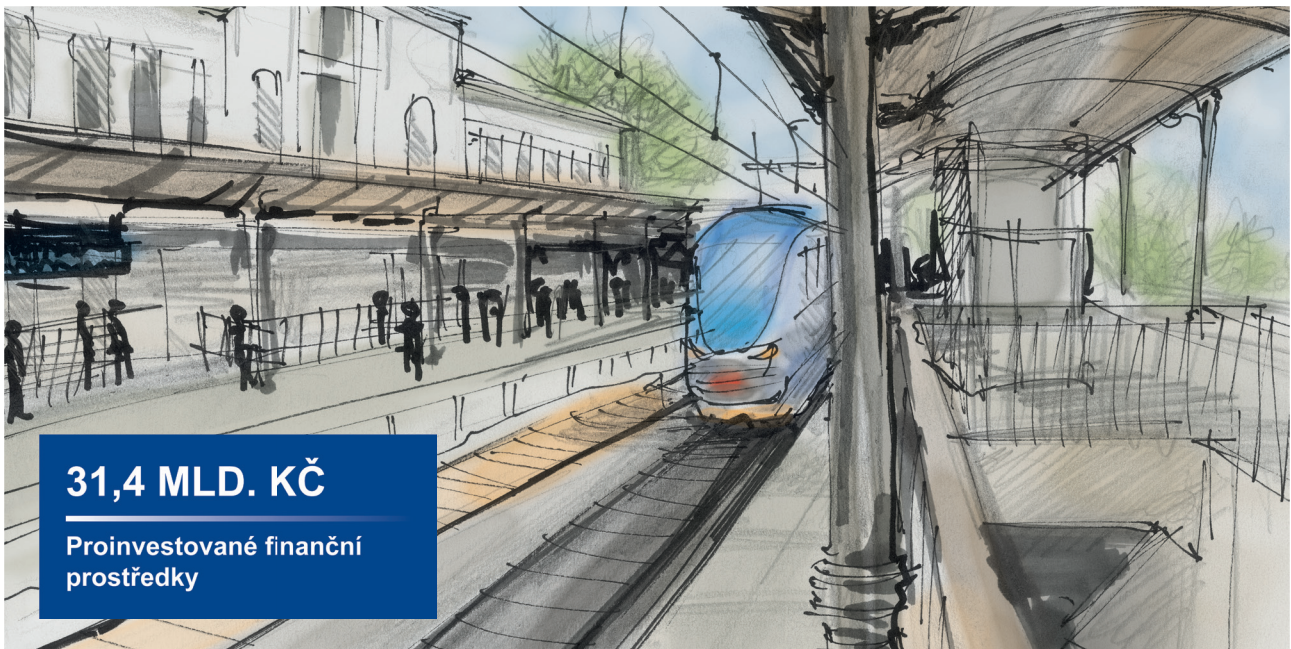
1.

Úvodní slovo

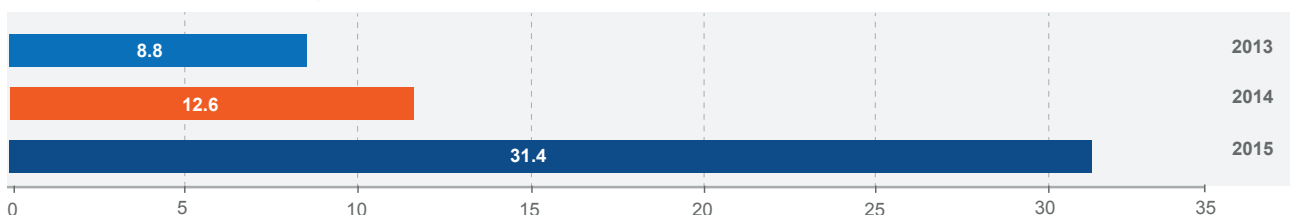
Rekordní tečka za investicemi do české železnice

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, (dále jen SŽDC) má za sebou náročné období, ve kterém dokázala proinvestovat desítky miliard korun z fondů Evropské unie (dále EU) určené nejen na zlepšení parametrů železniční infrastruktury.

Rok 2015 byl z pohledu správce infrastruktury opravdu velmi náročný. Česká železnice získala potřebné evropské miliardy z končícího Operačního programu Doprava (dále OPD), které pomáhají zlepšit její technický stav. S těmito rekordními finančními prostředky však souvisela i stejně mimořádná stavební a výluková činnost. Ačkoli se správce infrastruktury snažil minimalizovat vliv probíhajících prací na provoz, prakticky celý rok se železnice pohybovala v určitých omezeních. „Na tomto místě je tak potřeba poděkovat nejen všem zaměstnancům dráhy za jejich práci, ale hlavně všem cestujícím za pochopení, které během celého roku měli. Věříme, že výsledek je přesvědčivý, že to stálo za to,“ říká k hodnocení roku 2015 generální ředitel SŽDC Pavel Surý.



Proinvestované finanční prostředky (v miliardách Kč)



Pro připomenutí – právě skončený program OPD byl největším v historii ČR. Příkladlo na něj 5,821 miliardy eur, tedy zhruba 22 procent ze všech prostředků pro ČR z fondů EU pro období 2007–2013. Z této částky bylo pro stavby železniční infrastruktury vyhrazeno přibližně 71,3 miliardy Kč.

„Přestože bylo programové období ohraničeno roky 2007 až 2013, vlastní financování projektů probíhalo v případě staveb SŽDC v letech 2008–2015, dokdy bylo ze strany EU stanoveno uskutečnění úhrady zdrojů OPD vůči zhotovitelům,“ říká generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Rok 2015 tak byl především obdobím, kdy se jednotliví příjemci snažili úspěšně dočerpat všechny přidělené finance.

„V závěru roku 2015 se SŽDC podařilo nejen dočerpat veškeré alokované prostředky, ale zároveň naše organizace využila možnosti čerpat i další zdroje, které se nepodařilo uplatnit ostatním příjemcům,“ připomíná Pavel Surý. „Železnice totiž lépe zvládla přípravu, soutěžení i realizaci důležitých infrastrukturních projektů, ať již šlo o modernizace, novostavby nebo opravy. Stojí za tím spousta tvrdé práce našich lidí,“ dodal generální ředitel. Takto se podle něj uplatnilo dalších cca 7 miliard Kč nad rámec původní alokace vymezené pro stavby železniční infrastruktury. Čerpání zdrojů OPD se tak zastavilo na částce 78 miliard Kč.

Ne ve všech fázích programu to však vypadalo na konečný úspěch. Střídala se totiž období intenzivních příprav a nečekaných politických změn.

První indikativní seznamy staveb plánovaných pro OPD vznikaly již před rokem 2007. V prvních třech letech se čerpání úspěšně dařilo, další projekty se připravovaly, přičemž čerpání dosahovalo průměrně 9 miliard Kč ze zdrojů OPD za rok, nic nesignalizovalo možné ohrožení dočerpání zbývajících prostředků.

Parlamentní volby v roce 2010 však přinesly velké změny ve vedení rezortu dopravy, začalo období výrazných úspor a organizačních změn, v rámci kterých byly sloučeny bývalé stavební správy Praha a Plzeň a došlo k dočasnému pozastavení přípravy a realizace staveb. Útlum se výrazně dotkl i čerpání prostředků OPD. V důsledku pozastavené přípravy se zadávalo malé množství staveb do realizace a zásadním způsobem poklesl objem prostředků na přípravu akcí. Ke změně došlo až v roce 2012. Tehdejší odhady hovořily o tom, že se SŽDC podaří vyčerpat jen 72 procent přidělených prostředků OPD. „Nyní už víme, že šlo o zlomový časový úsek, kdy se maximální akcelerací přípravy staveb podařilo odvrátit nevyčerpání evropských dotací,“ přibližuje ředitel Surý.

Velké finále přichází v letech 2014–2015, kdy k využití evropských dotací byly připravovány prakticky veškeré investiční akce. Od nejmenší, kterou byla rekonstrukce budovy zastávky ve Žďáru nad Orlicí s celkovými náklady 1,8 milionu Kč, až po miliardové projekty. K čerpání z OPD se připravovalo také pořízení vybraných speciálních hnacích vozidel (MUV), neinvestiční akce pro odstranění propadů rychlosti a další specifické projekty.

Daří se též realizačně zahajovat stavby dlouho stojící a rizikové projekty. Narůstá čerpání investičních prostředků, v případě přípravy staveb dokonce rekordně. Rok 2015 pak přináší investice jako čtyři roky předtím dohromady. „To zřejmě na dlouhou dobu překoná všechny rekordy v počtu realizovaných staveb, objemu proinvestovaných prostředků a všech souvisejících ukazatelů,“ říká k tomu Pavel Surý.

Ze všech údajů stačí uvést dva:

- v roce 2015 čerpala SŽDC investiční prostředky (včetně akcí pro odstranění propadu rychlosti) ve výši cca 39 miliard Kč, což odpovídá součtu investic za předešlé čtyři roky,
- díky převedení volných prostředků od jiných příjemců vyčerpal SŽDC v konečném výsledku z přidělených prostředků OPD přibližně 110 procent.

„Je potřeba vyzdvihnout odvedenou práci všech kolegyní a kolegů, kteří si prošli celým popsaným obdobím nebo jeho částí se všemi nastalými zvraty. K úspěchu přispěla i spolupráce s Ministerstvem dopravy ČR a Státním fondem dopravní infrastruktury (dále SFDI), která se v závěru období výrazně zlepšila. Všem je potřeba poděkovat za obrovské úsilí, díky kterému se podařilo OPD v oblasti železničních staveb dovést do úspěšného konce,“ konstatuje generální ředitel SŽDC Pavel Surý.

2.

Profil organizace

Základní údaje o organizaci

Kdo jsme

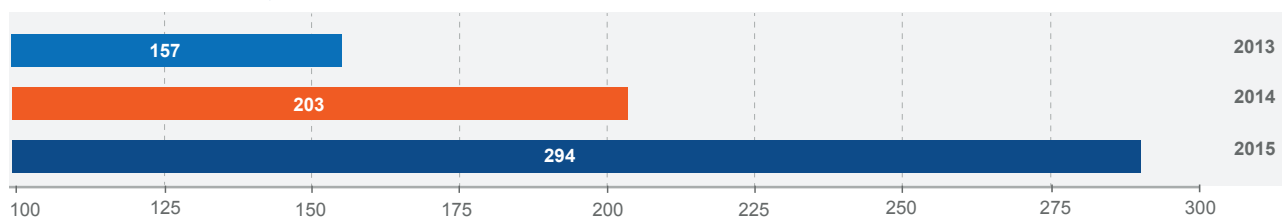
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, na základě platné právní úpravy plní funkci provozovatele a vlastníka dráhy.

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.



Celková délka modernizovaných tratí (km)



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.

Hospodaříme

- 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.

Podnikáme

- v souladu se zákonem o živnostenském podnikání.

Naše 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.

SŽDC nevyvíjí žádné významné aktivity v oblasti výzkumu a vývoje.

Vedení organizace

Statutární orgán (k 25. 5. 2016)

Generální ředitel

Ing. Pavel Surý

(věk 57 let, absolvent Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice, ve funkci od 1. 6. 2014)

Zástupce generálního ředitele

Ing. Bohuslav Navrátil

(věk 58 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 25. 5. 2016)

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ing. Aleš Krejčí

(věk 56 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 52 let, absolvent Universität 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 53 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 58 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 62 let, absolvent Vysoké školy dopravní v Žilině, ve funkci od 1. 8. 2014)

Správa a řízení organizace

Statutární orgán

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

Generální ředitel

Ing. Pavel Surý

Zástupce generálního ředitele

Ing. Bohuslav Navrátil

Vedení SŽDC

Složení k 31. 12. 2015	Složení k 25. 5. 2016
náměstek generálního ředitele pro ekonomiku Ing. Aleš Krejčí	náměstek generálního ředitele pro ekonomiku Ing. Aleš Krejčí
náměstek generálního ředitele pro správu majetku Tomáš Drmola, MBA	náměstek generálního ředitele pro správu majetku Tomáš Drmola, MBA
náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy Ing. Mojmír Nejezchleb	náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy Ing. Mojmír Nejezchleb
náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy Ing. Bohuslav Navrátil	náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy Ing. Bohuslav Navrátil
Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu Ing. Josef Hendrych	Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu Ing. Josef Hendrych

Správní rada

Složení k 31. 12. 2015	Složení k 25. 5. 2016	Změny během roku 2015
předseda: Ing. Vladimír Novotný	předseda: Ing. Vladimír Novotný	členové: Ing. Tomáš Čoček, Ph.D. od 17. 3. 2015
místopředseda: Mgr. Milan Feranec	místopředseda: Mgr. Milan Feranec	
členové: Ing. Tomáš Čoček, Ph.D. Jaroslav Foldyna Ing. Václav Horák Ing. Karel Korytář Ing. Jan Volný	členové: Ing. Tomáš Čoček, Ph.D. Jaroslav Foldyna Ing. Václav Horák Ing. Karel Korytář Ing. Jan Volný	

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. 2015	Složení k 25. 5. 2016	Změny během roku 2015
předseda: Mgr. Milan Feranec	předseda: Mgr. Milan Feranec	předseda: funkce neobsazena do 28. 5. 2015 Mgr. Milan Feranec od 29. 5. 2015
členové: Ing. Vladimír Novotný Ing. Václav Horák	členové: Ing. Vladimír Novotný Ing. Václav Horák Ing. Eva Janoušková	členové: Ing. Eva Janoušková od 1. 1. 2016

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. 2015	Složení k 25. 5. 2016
předseda: Ing. Václav Horák	předseda: Ing. Václav Horák
členové: Ing. Karel Korytář Ing. Jan Volný	členové: Ing. Karel Korytář Ing. Jan Volný

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 EU a ke směrnicím přímo ovlivňujícím činnost SŽDC, k systému řízení SŽDC, k organizační struktuře SŽDC a k jejím změnám.

3.

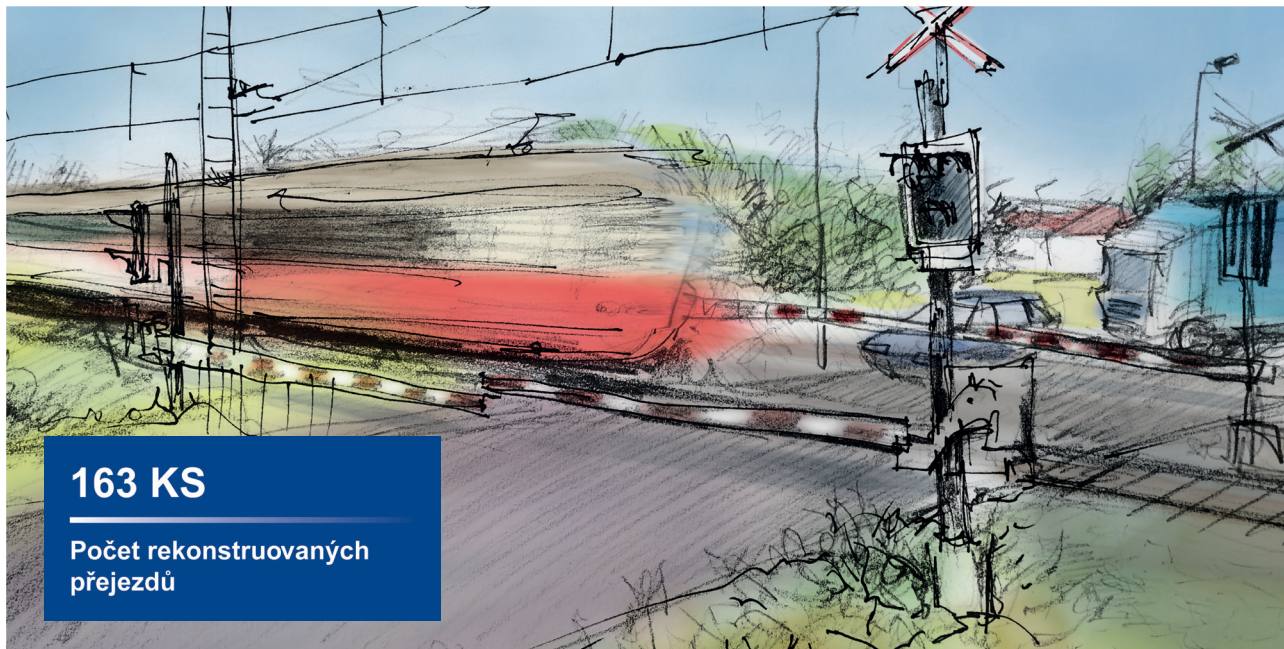
Strategie

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 aktivně provádíme správu, kontrolu, údržbu a opravu železniční infrastruktury.

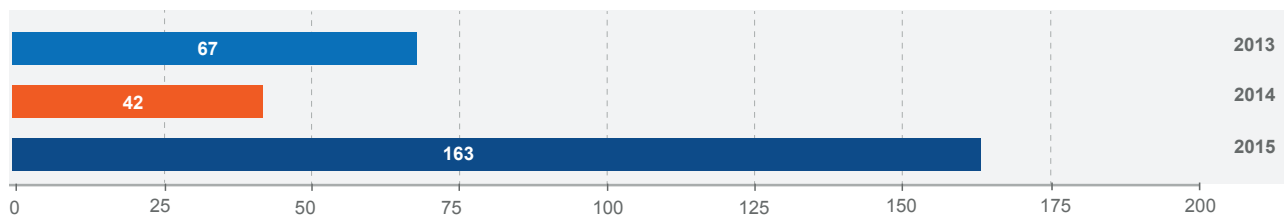
Aktivně se účastníme programů a projektů EU, spolupracujeme s partnerskými organizacemi, institucemi a orgány EU a mezinárodními organizacemi, jejichž prostřednictvím spoluvytváříme jednotný evropský železniční prostor. Patříme k lídrům v zavádění nových technologií, inovací a trendů v oboru své činnosti.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

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.



Počet rekonstruovaných přejezdů (ks)



Dopravní politika ČR a modernizace železniční sítě

V souladu s 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 a tratí zařazených do sítě železničních nákladních koridorů. Velkou pozornost věnujeme také projektům na zajištění interoperability a dostatečné kapacity pro nákladní dopravu. Zejména oblasti nákladní dopravy nebyla v minulosti věnovaná odpovídající pozornost, a proto se tímto tématem hodláme důkladněji zabývat při plánování koncepce rozvoje železniční sítě. Důležitou otázkou z pohledu ekologičnosti a ekonomičnosti provozu je také zvýšení počtu elektrizovaných tratí v ČR. 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 akce, s financováním především z národních zdrojů. Jedná se o odstraňování omezení rychlosti a také o její zvyšování ve stávající stopě. Důležitým úkolem je i provedení racionalizace provozu na vybraných regionálních dráhách při respektování objednávky dopravy od krajů.

Optimalizace procesů

Zaměřujeme se na optimalizaci interních procesů pomocí moderních nástrojů řízení, posilujeme prozákaznickou externí i interní komunikaci, zavádíme nové trendy v koncepci řízení lidských zdrojů. Usilujeme o to, aby SŽDC byla vnímána jako spolehlivý partner a významný a atraktivní zaměstnavatel s jedinečným know-how.

Připravovaná transakce „Koupě části závodu železniční stanice“

S postupující liberalizací železniční dopravy je problematické, když významnou součástí železniční infrastruktury, tedy osobní nádraží, nadále vlastní jeden z dopravců. Proto byly v roce 2015 prakticky dokončeny projektové práce související s přípravou a realizací koupě nádražních budov a souvisejících pozemků na základě smlouvy o koupi části závodu.

Stěžejní pro realizaci transakce bylo projednávání v příslušných orgánech EU (DG Competition) s cílem vyloučit z transakce rizika nedovolené veřejné podpory.

Usnesením vlády ČR ze dne 21. prosince 2015 č. 1071 byl schválen záměr převodu části závodu České dráhy, a.s. (dále ČD) do majetku státu, se kterým bude hospodařit SŽDC.

Transakce „Koupě části závodu železniční stanice“ je po technické a právní stránce připravena.

SŽDC se podílí nejen na přípravě samotného převodu, ale také se připravuje na převzetí povinností provozovatele osobních nádraží. Hlavní cíle SŽDC v oblasti správy osobních nádraží jsou definovány takto:

- nemovitosti osobních nádraží budou v dobrém technickém, provozním i estetickém stavu,
- realizaci staveb musí vždy předcházet ekonomické a technické posouzení možností redukce velikosti budov, popř. celého areálu nádraží,
- stavby jsou realizovány komplexně, tzn. vedle vlastní rekonstrukce budovy či její infrastruktury se vždy vyřeší celý prostor stanice a přednádraží, vč. propojení na jiné druhy dopravy,
- kvalita služeb osobních nádraží pro cestující i dopravce musí odpovídat nárokům moderní dopravy, rozsah služeb je dán kategorií stanice, některé služby jsou poskytovány dodavatelským způsobem,
- naddimenzované nemovitosti budou částečně využívány (pronajímány) i pro alternativní účely,
- hospodaření v segmentu osobních nádraží bude v podmínkách SŽDC odděleno.

4.

Činnost organizace v roce 2015

Hlavní události roku 2015

Leden

Hasiči z nymburské jednotky obdrželi cisternovou automobilovou stříkačku CAS, která jim umožnila nahradit vozidlo LIAZ z roku 1988.

Nedaleko Plzně se uskutečnil křest speciálního razicího stroje, s jehož pomocí se v traťovém úseku Plzeň – Rokycany začal budovat nejdelší železniční tunel u nás.

Únor

Byla zahájena modernizace traťového úseku Brno-Horní Heršpice – Modřice stejně jako revitalizace tratě z Klatov do Železné Rudy.

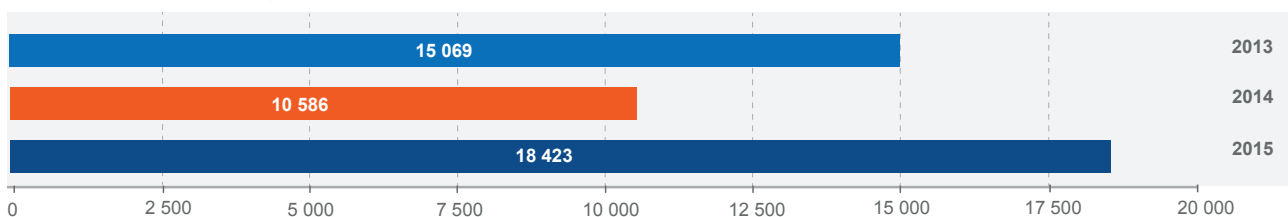
V Plzni odstartoval víceletý projekt Železniční doprava pro kraje, který se zaměřuje na zlepšení kvality cestování vlakem v regionech.

Březen

V Praze se uskutečnila premiéra bezpečnostně-preventivního studentského filmu To nedáš!



Celková délka rekonstruovaných nástupních hran (m)



Na regionální dráze z Kutné Hory do Zruče nad Sázavou začaly práce na zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech. Do Centrálního dispečerského pracoviště (dále CPD) v Přerově byla zapojena trať Lanžhot – Břeclav – Brno.

Duben

Vlaky se poprvé rozjely na ostravské letiště. Umožnila to modernizace části tratě Studénka – Veřovice a výstavba nového úseku do stanice Mošnov, Ostrava Airport.

Praha podruhé hostila interaktivní studentskou konferenci, jejímž tématem byla tentokrát budoucnost regionální železnice v Česku.

Květen

Prvními výlukami se naplno rozběhla revitalizace další regionální tratě, a to z Pardubic do Ždírcce nad Doubravou.

Červen

SŽDC se opět připojila k Mezinárodnímu dni bezpečnosti na železničních přejezdech (ILCAD). V depu Praha-Libeň předvedla ukázkou zásahu při srážce vlaku s autem.

V Karlových Varech byla zahájena výstavba nové výpravní budovy na tamním horním nádraží.

Červenec

Na přejezdu ve Studénce došlo k tragické srážce kamionu s pendolinem, která si vyžádala životy tří osob.

Ministerstvo dopravy ČR vybralo nejvhodnější variantu modernizace tratě z Prahy do Kladna s odbočkou na ruzyňské letiště.

Srpen

Cestování po železnici v jižních Čechách výrazně zlepšily modernizace traťového úseku Soběslav – Veselí nad Lužnicí a stanice Strakonice.

Září

Brno podruhé hostilo Student Cup SŽDC. Poprvé se jeho dějištěm stal Hradec Králové.

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

Říjen

V Českém Brodě skončila rekonstrukce nástupišť spojená s prodloužením podchodu pod celou stanicí, úplně nové podchody získalo Týniště nad Orlicí.

V hlavním městě byla dokončena modernizace traťového úseku z Bubenče do Holešovic, díky níž vznikla i nová zastávka v Podbabě.

Listopad

Byla zahájena činnost Severomořsko-baltského železničního nákladního koridoru, který prochází také ČR.

Obnovená výhybna v Harrachově zvýšila kapacitu turistické tratě z Tanvaldu do polské Szklarske Poręby.

Prosinec

Skončila obnova přeshraniční tratě z Aše do Selbu, po které začaly po sedmdesáti letech znovu jezdit pravidelné osobní vlaky.

Další zlepšení při cestování vlakem mezi Českem a Polskem přinesla rekonstrukce Harrachovského tunelu i přilehlého Jizerského viaduktu.

Výročí tratí 1840–2015

Rok	Událost	Výročí
2. 3. 1840	Břeclav státní hranice – Břeclav – Brno hlavní nádraží – zahájení nákladní dopravy	175
20. 8. 1845	Praha Masarykovo nádraží – Pardubice – Česká Třebová – Olomouc – slavnostní otevření tratě	170
1. 6. 1850	Praha Masarykovo nádraží – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem – Děčín – zahájení veškeré dopravy	165
17. 12. 1855	Ostrava-Svinov – Opava východ, Bohumín – Petrovice u Karviné státní hranice – zahájení veškeré dopravy	160
15. 10. 1865	Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Mladá Boleslav – Turnov – zahájení provozu	150
1. 11. 1865	Cheb – Františkovy Lázně – Vojtanov státní hranice/Aš státní hranice – zahájení veškeré dopravy	150
1. 7. 1875	Kořenov – Tanvald – Železný Brod, Liberec – Frýdlant v Čechách – Černousy – zahájení veškeré dopravy	140
26. 7. 1875	Choceň – Týniště nad Orlicí – Meziměstí – Broumov – zahájení veškeré dopravy	140
15. 10. 1875	Praha-Těšnov – Praha-Rohanský ostrov – zahájení provozu na trati, která byla zrušena v roce 1984	140
1. 12. 1875	Jindřichov ve Slezsku – Jindřichov ve Slezsku státní hranice – zahájení veškeré dopravy	140
20. 12. 1875	Protivín – Písek – Březnice – Zdice – zahájení veškeré dopravy	140
1. 5. 1885	Rudoltice v Čechách – Lanškroun – zahájení veškeré dopravy	130
18. 5. 1885	Hrob – Moldava v Krušných horách – Moldava státní hranice – zahájení dopravy	130
1. 7. 1885	Valašské Meziříčí – Vsetín – zahájení veškeré dopravy	130
26. 9. 1885	Aš – Hranice v Čechách staré nádraží – zahájení veškeré dopravy	130
16. 1. 1895	Tachov – Planá u Mariánských Lázní – zahájení veškeré dopravy	120
16. 9. 1895	Louny předměstí – Postoloprty – zahájení veškeré dopravy	120
17. 9. 1895	Hrušovany u Brna – Židlochovice, Vranovice – Pohořelice – zahájení veškeré dopravy, nyní bez pravidelné přepravy osob	120
1. 10. 1895	Kojetín – Tovačov – zahájení osobní dopravy, pravidelná přeprava osob zastavena v roce 1981	120
28. 10. 1895	Dívčice – Netolice – zahájení veškeré dopravy, nyní bez pravidelné přepravy osob	120
15. 12. 1895	Benešov u Prahy – Vlašim – zahájení veškeré dopravy	120
1. 5. 1900	Odbočka Skochovice – Jílové u Prahy – zahájení dopravy	115
3. 5. 1900	Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem – zahájení dopravy	115
23. 6. 1905	Tišnov – Žďár nad Sázavou staré nádraží – zahájení veškeré dopravy	110
24. 9. 1905	Teplice nad Metují – Trutnov střed – zahájení veškeré dopravy	110
12. 10. 1905	Újezdec u Luhačovic – Luhačovice – zahájení provozu	110
1. 11. 1905	Kutná Hora město – Zruč nad Sázavou – zahájení veškeré dopravy	110
26. 11. 1905	Skalsko – Mladá Boleslav – Dolní Bousov – slavnostní otevření tratě	110
21. 12. 1945	Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště – zahájení veškeré dopravy na přeložce	70
9. 4. 1950	Pečky – Radim – zahájení veškeré dopravy na přeložce	65
28. 5. 1960	Praha-Vršovice osobní nádraží – Praha-Krč – zahájení dopravy	55

Provozoschopnost železniční dopravní cesty

Zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty je jednou ze základních povinností SŽDC jako provozovatele dráhy. Je jím rozuměn technický stav železniční dopravní cesty (dále ŽDC), 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 ŽDC 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 ŽDC. Na základě analýzy jejich výstupů sestavují plány oprav a údržby tak, aby v této oblasti zajistily všechny povinnosti provozovatele dráhy.

Jedním z ukazatelů provozuschopnosti ŽDC je také počet omezení traťové rychlosti, tzv. pomalých jízd. Pro rok 2015 byl stanoven limit hodnocených pomalých jízd v celé síti k 31. 12. 2015 v délce 8 km. Skutečná délka hodnocených pomalých jízd k tomuto datu byla 3,537 km. Hodnocené pomalé jízdy jsou ty jízdy, které byly zavedeny kvůli nevyhovujícímu technickému stavu infrastruktury a z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů na přejezdech.

Tabulka vybraných činností

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství
Úprava GP kolejí	km	1 677
Úprava GP výhybek	v. j.	920
Čištění lože – koleje	km	251
Čištění lože – výhybky	v. j.	264
BK, svařování – koleje	km	401
BK, svařování – výhybky	v. j.	453
Výměna kolejnic	km	481
Výměna pražců	ks	428 885

Základní charakteristika železniční sítě

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství
Délka tratí celkem	km	9 467
Délka elektrizovaných tratí	km	3 218
Délka tratí normálního rozchodu	km	9 444
Délka úzkorozchodných tratí	km	23
Délka jednokolejných tratí	km	7 503
Délka dvou- a vícekolejných tratí	km	1 964
Stavební délka kolejí celkem	km	15 467
Počet výhybkových jednotek	v. j.	23 575
Počet mostů	ks	6 792
Počet tunelů	ks	164
Celková délka mostů	m	153 783
Celková délka tunelů	m	45 732
Počet železničních přejezdů	ks	7 969

Náklady na zajištění provozuschopnosti

SŽDC zabezpečuje provozuschopnost celostátních a regionálních drah, a to v odvětvích železničních tratí (svršku a spodku), stavebních železničního spodku, mostech a tunelech, budovách a pozemních stavebních, 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. Výběr těchto dodavatelů probíhá formou veřejných zakázek. V roce 2015 byla ukončena úhrada nákladů akcí financovaných z dotace SFDI, spojených 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. Celkové náklady bez odpisů vynaložené na zajištění provozuschopnosti ŽDC dosáhly v roce 2015, včetně příslušného podílu centrálně vedených nákladů úseku náměstka GŘ pro provozuschopnost dráhy, výše 18 038 mil. Kč. V roce 2015 jsou v rámci provozuschopnosti realizovány opravy tratí spolufinancované z OPD, které navazují na projektovou přípravu oprav probíhající v letech 2014 a 2015. Opravy byly realizovány oblastními ředitelstvími převážně ve 2. pololetí 2015 a byly zaměřeny na výměnu svršku, zlepšení zabezpečení přejezdů, opravy nástupišť a osvětlení stanic a zastávek, úpravy odvodnění a opravy mostů a propustků. Z celkového objemu nákladů na zajištění provozuschopnosti ŽDC (bez odpisů) dosáhly náklady na opravy tratí spolufinancované z OPD výše 6 729 mil. Kč.

Provozování železniční dopravní cesty

Provozování železniční dopravní cesty

V souladu se zákonem o dráhách je SŽDC povinna zajistit provozování dráhy ve veřejném zájmu. Provozováním ŽDC 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 2015 se kladl důraz na maximálně vstřícný přístup vůči dopravcům při organizování výlukové činnosti potřebné pro obnovu a údržbu železniční dopravní cesty nebo její modernizaci.

Rozsah drah, které provozuje SŽDC, je v současné době stabilizovaný na délku tratí 9 467 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 tratě 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 je provozovatelem dráhy i na vlečkách ve vlastnictví státu (např. Oldřichov u Duchcova – Duchcov, Vranovice – Pohořelice, vlečky Správy státních hmotných rezerv) a na některých vlečkách v majetku soukromých osob. SŽDC provozuje také nově vybudovanou regionální dráhu Sedlnice – Mošnov, Airport Ostrava, která je ve vlastnictví Moravskoslezského kraje.

SŽDC zapracovala do svých vnitřních předpisů zásady pro použití funkce Generální STOP v rádiovém systému GSM-R jako nepovinné národní aplikace ČR a dále také upřesnění technického řešení traťových rádiových systémů na odbočných tratích navazujících na tratě s traťovým rádiovým systémem GSM-R. V národním prostředí ŽDC v interoperabilním systému GSM-R bylo koncem roku 2015 přistoupeno k zahájení dalšího kroku naplňování využití dostupnosti systému pro režim posun, zatím v režimu „bod-bod“, a zavedení jednotného číslování posunu mezi dopravkami, včetně vyřešení této problematiky v pohraničních oblastech s vazbou na legislativu sousedních států.

Podpora provozu aplikací

V roce 2015 došlo na základě OPD k velkému rozvoji informačních technologií. Datová provázanost v komunikacích na bázi TSI umožnila nová datová propojení na okolní manažery infrastruktury a zvýšila kvalitu výměny informací důležitých pro organizování provozu. Současně byla spuštěna nová generace informačních systémů pro řízení a organizování drážní dopravy, kde počítáme v příštích letech s jejím dalším rozvojem.

Projekt CDP Praha

Projekt budovy CDP Praha v rámci schváleného harmonogramu pokračoval v roce 2015 její samotnou výstavbou. Dokončení stavebních prací a uvedení budovy CDP Praha do zkušebního provozu je naplánováno na začátek roku 2016. Zároveň s probíhající výstavbou budovy CDP Praha pokračovala i příprava projektové dokumentace pro první stavby na traťových úsecích s budoucím dálkovým ovládním zabezpečovacích zařízení, plánovaných k zapojení do CDP Praha v rámci 1. etapy v roce 2016. Jednalo se o 4 následující traťové úseky: Beroun (mimo) – Rokycany (včetně), Praha-Uhřetěves (mimo) – Olbramovice (včetně), Česká Třebová (mimo) – Kolín (včetně), Kolín (mimo) – Kralupy nad Vltavou (mimo). Aktivace dispečerských sálů pro dálkové ovládní těchto traťových úseků z CDP Praha je stanovena harmonogramem a začíná v měsíci březnu 2016 a končí v měsíci říjnu 2016. Ve finální fázi se předpokládá zapojení cca 2 200 km tratí, které budou centrálně řízeny z CDP Praha.

CDP Přerov

V roce 2015 byly převedeny do centrálního řízení dálkového ovládní traťové úseky Brno (mimo) – Lanžhot (včetně) a Veselí nad Moravou (mimo) – Vlárský průsmyk. Dále byl zprovozněn výcvikový sál sloužící k zacvičení nových zaměstnanců a probíhaly přípravné práce k převedení ovládní železniční stanice Olomouc hlavní nádraží a traťových úseků Ostrava-Svinov – Petrovice u Karviné a Dětmárovice – Mosty u Jablunkova do centrálního řízení.

Náklady na zajištění řízení provozu

Náklady na zajištění řízení provozu ŽDC zahrnují zejména výkony obsluhy dráhy zajišťované oblastními ředitelstvími a centrálními dispečerskými pracovišti a dále centrálně vedené náklady úseku náměstka GR 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 ŽDC a přidělení kapacity a sestavení jízdního řádu 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 na zajištění řízení provozu železniční dopravní cesty dosáhly v roce 2015 celkové výše 5 015 mil. Kč.

Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty

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

- modernizace tranzitních železničních koridorů,
- modernizace železničních uzlů,
- modernizace ostatních tratí zařazených do evropského železničního systému,
- zajištění interoperability vybraných tratí,
- investice do železniční infrastruktury pro rozvoj příměstské dopravy a integrovaných dopravních systémů,
- Rychlá spojení.

Modernizace tranzitních železničních koridorů

Modernizace tranzitních železničních koridorů představuje kvalitativní zlepšení železniční dopravy v ČR a výrazné zkrácení jízdních dob na důležitých dopravních relacích, zejména Praha – Ostrava a Praha – Brno. Na dokončenou modernizaci I. koridoru v trase Břeclav – Brno – Česká Třebová – Praha – Děčín a II. koridoru v trase Břeclav – Přerov – Ostrava – Petrovice u Karviné 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 Česká Třebová – Praha byl realizován v rámci I. koridoru a úsek Přerov – Dětmorovice v rámci II. koridoru. V následující tabulce jsou uvedeny zatím nedokončené úseky III. koridoru, které jsou ve fázi realizace nebo projektové přípravy.

Přehled staveb III. koridoru

Stavba	Délka stavby km	Stav realizace	Realizace	
			zahájení	ukončení
Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín, 2. stavba žst. Český Těšín	3,1	realizace	1/2014	10/2016
Modernizace trati Rokycany – Plzeň	20,2	realizace	7/2013	6/2017
Optimalizace trati Beroun – Králův Dvůr	4,9	příprava	6/2016	7/2018
Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice	20,9	příprava	2017	2018
Optimalizace trati Praha Smíchov – Černošice	10,9	příprava	2018	2020
Optimalizace trati Černošice – Beroun	24,9	příprava	2018	2020

Na IV. koridoru, který je veden v úseku Horní Dvořiště – České Budějovice – Praha, jsou ve stádiu realizace nebo projektové přípravy následující stavby.

Přehled staveb IV. koridoru

Stavba	Délka stavby km	Stav realizace	Realizace	
			zahájení	ukončení
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	příprava	2017	2018
Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 2. část	4,3	příprava	2017	2018
Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor, II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí	8,6	příprava	2017	2019
Modernizace trati Sodoměřice – Votice	17,0	příprava	2017	2020

Modernizace železničních uzlů

V návaznosti na modernizaci koridorových tratí jsou modernizovány důležité železniční uzly v jejich trase. Dokončeny jsou již průjezdy železničními uzly Děčín, Ústí nad Labem, Kolín, Choceň, Ústí nad Orlicí, Břeclav, Přerov 1. stavba a Bohumín. V realizaci je stavba průjezdů železničními uzly Plzeň a Olomouc. V pražském uzlu byly již dokončeny stavby Modernizace západní části Praha hlavní nádraží a Nové spojení, spojovací žst. Praha hl. n. a Praha Masarykovo nádraží se stanicemi Libeň, Holešovice a Vysočany. Dokončeny jsou také úseky Praha-Běchovice – Praha-Libeň a Praha-Holešovice – Praha-Bubeneč. V roce 2016 pak skončí modernizace tratě Úvaly – Praha-Běchovice, čímž bude dokončen průjezd I. koridoru pražským uzlem. V realizaci je stavba žst. Praha Hostivař a v roce 2016 bude zahájena stavba v úseku Praha-Hostivař – Praha-Vršovice, která

zajistí zaústění IV. koridoru do pražského uzlu. Dále pokračují přípravné práce pro stavbu Praha hl. n. – Praha-Smíchov, která zapojí III. koridor do pražského uzlu. Pokračuje také další projektová příprava pro průjezdy uzly Brno, Plzeň, Přerov, Ostrava, Pardubice a Česká Třebová.

Modernizace ostatních tratí zařazených do evropského železničního systému

Připravovány jsou optimalizace tratí v úsecích Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno, kde již byly některé úseky modernizovány, Ústí nad Labem – Cheb, Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, Kolín – Všetaty – Děčín a České Budějovice – Plzeň. V projektové přípravě jsou i nové tratě 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 v oblasti sdělovací a zabezpečovací techniky. Po výstavbě digitálního rádiového systému GSM-R na I. koridoru Břeclav – Česká Třebová – Praha – Děčín a na II. koridoru Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné byla dokončena výstavba GSM-R na úsecích Mosty u Jablunkova – Ostrava, Přerov – Česká Třebová, Kolín – Všetaty – Děčín, Beroun – Praha – Benešov a Benešov – Votice. V realizaci je výstavba GSM-R v úseku Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno a Beroun – Plzeň – Cheb a v přípravě jsou další úseky.

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. V přípravě jsou úseky Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav a Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín, další pak budou následovat.

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

Pro zkvalitnění příměstské dopravy se připravuje modernizace tratí Praha-Vysočany – Lysá nad Labem, Praha – Kladno s připojením na letiště Václava Havla Praha, Brno – Zastávka u Brna nebo Hradec Králové – Pardubice, kde bude v roce 2016 dokončena modernizace a zdvoukolejnění prvního úseku Stěblová – Opatovice nad Labem.

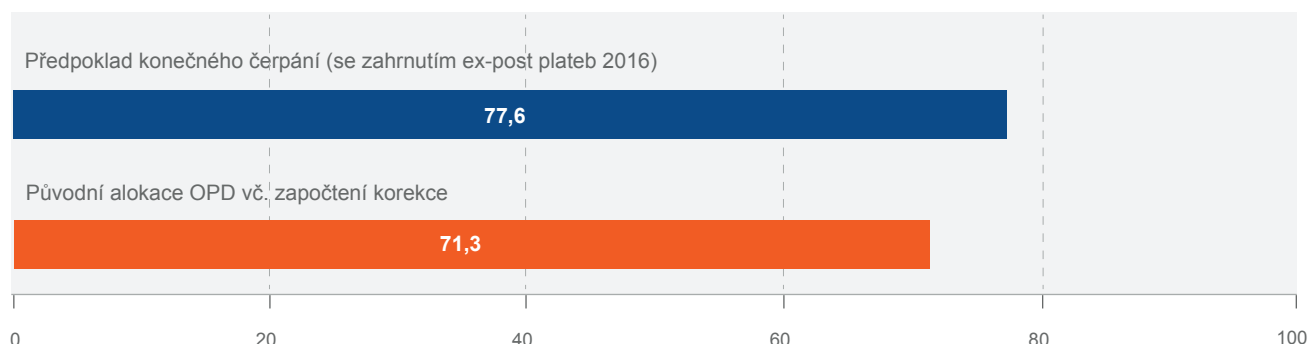
Rychlá spojení

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

Dočerpání Operačního programu Doprava (rozpočtové období 2007–2013)

V závěru roku 2015 se SŽDC podařilo plně dočerpat veškeré alokované prostředky OPD, zároveň naše organizace využila možnost čerpat i další zdroje nad rámec původně stanovené alokace evropských prostředků, které se nepodařilo uplatnit v rámci projektů ostatních příjemců. V samotném roce 2015 bylo cestou SFDI vyčerpáno v rámci investic 24 260 mil. Kč a v rámci jmenovitých neinvestičních akcí dalších 4 403 mil. Kč s využitím dotací z OPD pro období 2007–2013 (dále OPD1).

Předpoklad konečného čerpání OPD zdrojů (v mld. Kč)



Investiční dotace

Přijaté investiční dotace za rok 2015 (v mil. Kč)

Investiční dotace	Částka
SFDI na výstavbu a modernizaci, nár. podíl, OPD, dotace MD	31 097
Předfinancování	143
Fondy EU	140
Příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	33
Investiční dotace celkem	31 413

Dotace ze SFDI na výstavbu a modernizaci zahrnují finanční prostředky z OPD a dotace ze SFDI na projekty financované z národních zdrojů.

Financování investiční výstavby probíhalo především z veřejných zdrojů. Tím nejvýznamnějším byly i v roce 2015 finanční prostředky získané z fondů EU. V oblasti železniční infrastruktury je SŽDC hlavním subjektem odpovědným za využívání fondů EU v ČR v roli konečného příjemce a současně i investora.

Největší podíl finančních prostředků připadl na dotace z fondu OPD ve výši 24 260 mil. Kč. Další zdroje představovaly prostředky z dotace MD 2015, SFDI, fondu TEN-T; v ojedinělých případech i drobné příspěvky krajů, měst a obcí.

V rámci přípravy a realizace investičních akcí na železniční dopravní cestě byl v roce 2015 objem přijatých investičních dotací 31 413 mil. Kč.

Další vývoj

Po roce 2015, který byl rekordním v investiční výstavbě počtem realizovaných projektů i celkovým objemem investovaných prostředků, bude rok 2016 významný zejména z důvodu zahájení financování prvních staveb v rámci nového evropského programového období 2014–2020 ze zdrojů OPD2 a CEF. Ty budou pro celé nadcházející programové období nejvýznamnějšími zdroji pro financování investiční výstavby.

V roce 2016 bude plynule pokračovat výstavba vybraných akcí, které byly realizačně zahájeny v předchozích letech s využitím dotací z OPD1, následně pokračování prací v roce 2016 již bude financováno z nového OPD pro období 2014–2020 (OPD2), jedná se o tzv. fázované stavby. Čerpání zdrojů OPD2 bude v nadcházejícím období (na rozdíl od OPD1) možné výhradně na stavbách v rámci sítě TEN-T (případně s přímou vazbou na síť TEN-T). Také se již nepředpokládá čerpání zdrojů OPD2 na drobné akce tzv. realizačních globálních položek. Zdroje OPD2 budou primárně směřovány do modernizace tranzitních železničních koridorů, železniční infrastruktury v rámci sítě TEN-T a technologických projektů.

V rámci programu CEF bude možné financovat výhradně projekty na hlavní evropské železniční síti (Core network). Kromě modernizace tratí budou prostředky směřovány rovněž do modernizace vybraných uzlů a staveb implementace ETCS. V současné době již EK schválila veškeré akce, které SŽDC předložila, v rámci tzv. první výzvy k posouzení do EK již byl odeslán také výběr staveb v rámci druhé výzvy. V případě schválení navržených projektů by měla ČR pro oblast železniční infrastruktury schváleno dostatečné množství projektů k vyčerpání alokovaných prostředků CEF (tzv. národní obálky). U vybraných akcí bude již v roce 2016 zahájeno čerpání zdrojů CEF.

Přehled dosud schválených projektů CEF:

- 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

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 výkonnostních parametrů TSI. Pozornost bude věnována také aplikaci standardů TSI Energie a naplňování Evropského implementačního plánu pro subsystém řízení a zabezpečení.

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

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, vzrostl na 94. Neznamená to však, že všichni tito dopravci realizují výkony na železniční dopravní cestě pravidelně v průběhu celého roku. V průměru realizovalo měsíčně výkony 55 dopravců a celkově alespoň v jednom měsíci za rok to bylo 74 dopravců.

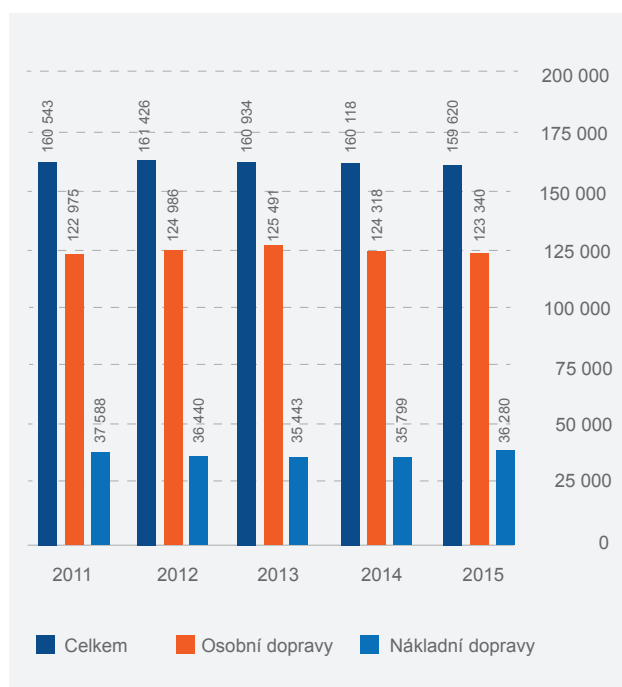
V osobní dopravě výkony dopravců v roce 2015 oproti roku 2014 mírně klesly co do počtu vlakových kilometrů (0,8 %), zatímco hrubé tunové kilometry zůstaly na stejné úrovni. Rozhodující podíl na výkonech v osobní dopravě si nadále udržuje dopravce České dráhy, a.s., s 95,0% (vlkm), respektive s 92,7% (hrtkm), i když tento podíl z roku na rok mírně klesá. Výkony ostatních osobních dopravců (RegioJet a.s. a LEO Express a.s.) mírně vzrostly a tím i jejich podíl na celkových výkonech.

V nákladní dopravě i rok 2015 potvrdil, že se podařilo zastavit klesající trend výkonů a u obou ukazatelů došlo dokonce k mírnému nárůstu oproti roku 2014. Trvalý pokles v obou ukazatelích však zaznamenává největší dopravce ČD Cargo, a.s., jehož podíl na celkových výkonech se opět snížil. Výpadek tohoto dopravce však plně výkonově nahradili ostatní dopravci, jejichž celkový podíl oproti roku 2014 vzrostl. Největší nárůst výkonů zaznamenal dopravce METRANS Rail s.r.o.

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

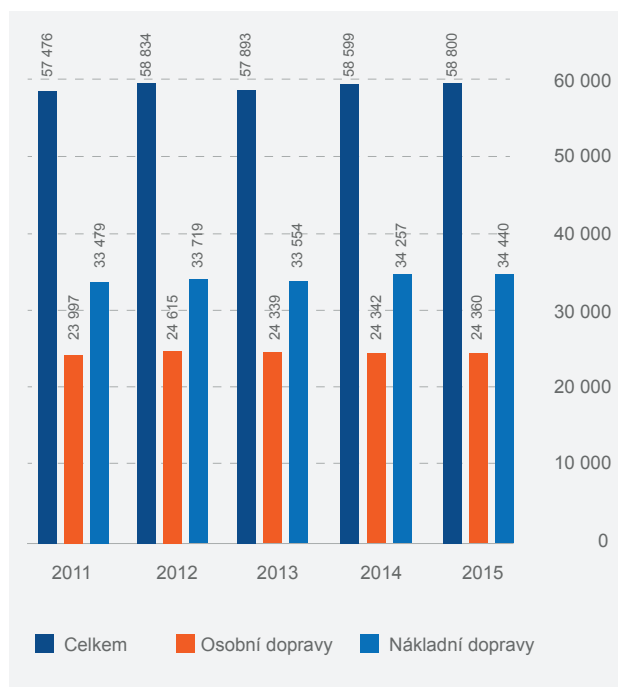
Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Počet dopravců	52	53	56	53	62	68	75	79	84	89	94

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.

Procentní podíl dopravců na výkonech osobní dopravy (porovnání let 2014 a 2015)

Dopravce/ukazatel, rok	vlkm 2014	hrtkm 2014	vlkm 2015	hrtkm 2015
České dráhy, a.s.	95,34	93,27	95,01	92,68
RegioJet a.s.	2,09	5,01	2,17	5,44
LEO Express a.s.	1,68	1,45	1,87	1,60
GW Train Regio a.s.	0,35	0,08	0,35	0,08
Vogtlandbahn-GmbH, organizační složka	0,32	0,13	0,38	0,14
ostatní dopravci	0,22	0,06	0,22	0,06

Procentní podíl dopravců na výkonech nákladní dopravy (porovnání let 2014 a 2015)

Dopravce/ukazatel, rok	vlkm 2014	hrtkm 2014	vlkm 2015	hrtkm 2015
ČD Cargo, a. s.	67,97	69,90	65,12	66,52
Advanced World Transport a.s.	9,48	12,43	7,57	9,21
METRANS Rail s.r.o.	1,16	1,51	3,90	6,14
UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.	3,82	4,21	3,55	4,21
IDS CARGO a.s.	1,57	2,99	2,64	2,58
Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft	1,41	2,26	1,63	2,33
SD – Kolejová doprava a.s.	1,90	1,88	1,45	1,95
LTE Logistik a Transport Czechia	0,91	1,23	1,11	1,71
PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA	0,72	0,95	0,71	0,89
BF Logistics s.r.o.	0,80	0,94	0,82	0,98
ostatní dopravci	10,26	1,7	11,50	3,48

SŽDC zajišťuje prostřednictvím přidělení kapacity dráhy realizaci požadavků dopravců na vlakové trasy ať už na období celého roku, nebo pro jednotlivé případy. Pružná reakce ze strany SŽDC podporuje ekonomickou jistotu našich zákazníků a přispívá i ke kultivaci podnikatelského prostředí.

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

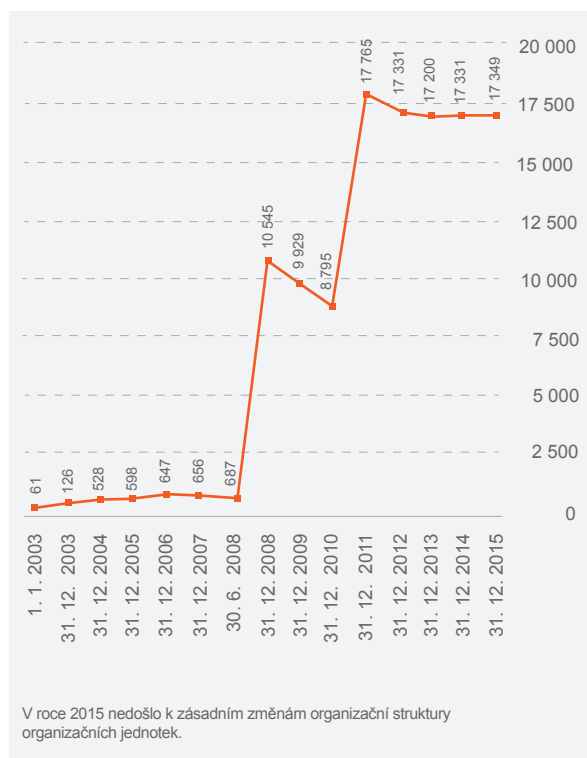
Ukazatel	Počet
Osobní vlaky (Os)	8 063
Spěšné vlaky (Sp)	362
Rychlíky (R, Rx)	446
Vlaky vyšší kvality (EC, EN, Ex, IC, LE, SC, railjet)	171
Nákladní expresy (Nex)	306
Průběžné nákladní vlaky (Pn)	696
Manipulační a vlečkové vlaky (Mn, Vleč)	767
Soupravové vlaky (Sv)	550
Lokomotivní vlaky (Lv)	472
Katalogové (nabídkové) trasy SŽDC	1 925

Lidské zdroje

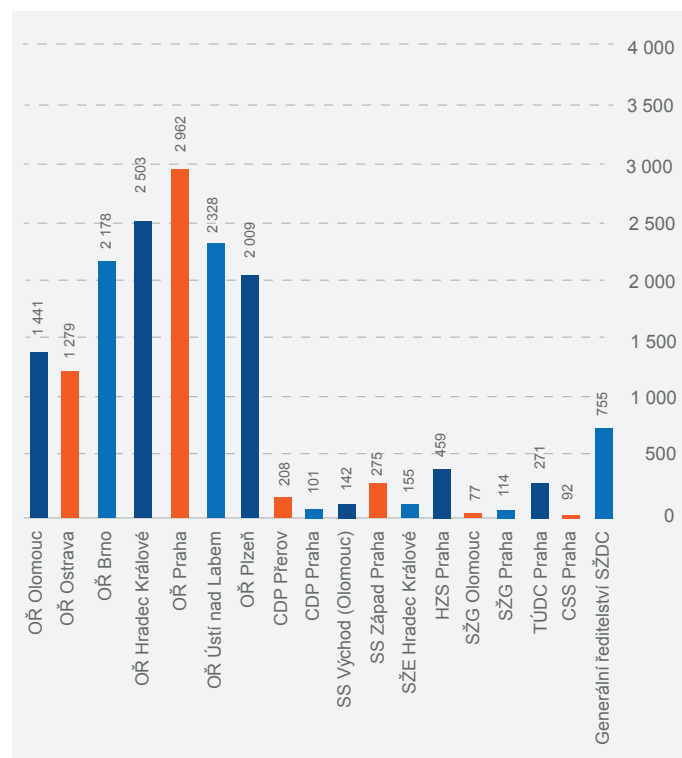
Zaměstnanci

K 1. 1. 2015 zaměstnávala SŽDC 17 332 zaměstnanců pracujících ve 203 profesích a v 17 organizačních jednotkách, působících v jednotlivých regionech ČR a na Generálním ředitelství. SŽDC nemá organizační jednotku v zahraničí. Po 12 letech existence, kdy SŽDC zahájila svoji činnost s pouhými 61 zaměstnanci, se stala jedním z největších zaměstnavatelů v ČR a největším zaměstnavatelem v železniční dopravě.

Vývoj evidenčního počtu zaměstnanců SŽDC v letech 2003-2015



Evidenční počet zaměstnanců podle organizačních složek k 31. 12. 2015



Na základě závěru správní rady ze dne 5. 9. 2014 pokračoval v roce 2015 nábor z důvodu dosažení optimálního počtu provozních zaměstnanců v odborných správách infrastruktury (trať, elektrotechniky a energetiky a sdělovací a zabezpečovací techniky). K 31. 12. 2015 bylo přijato 436 těchto zaměstnanců, tj. 93 % z celkového schváleného počtu. Nábor zbývajících 33 zaměstnanců bude dokončen v prvním čtvrtletí roku 2016. K zajištění splnění stanovených cílů v oblasti investiční činnosti, přípravy projektů a také z důvodu naplnění tematických předběžných podmínek pro OPD 2014-2020 došlo také k posílení stavu zaměstnanců úseku modernizace dráhy. Současně však pokračoval proces racionalizace a optimalizace související s předáváním investičních staveb do provozu, v jehož důsledku se snížil počet provozních zaměstnanců řízení provozu o 315 osob. V průběhu roku 2015 bylo vyplaceno odstupné 194 zaměstnancům.

Odměňování a zaměstnanecké výhody

Principy odměňování a rozsah poskytování zaměstnaneckých výhod byly dohodnuty v platné Podnikové kolektivní smlouvě SŽDC na rok 2015. Nadále byl uplatňován jednotný mzdový systém, posílena byla tarifní i motivační 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 2015 splnila.

Okruh poskytovaných zaměstnaneckých výhod, sloužících k posílení stabilizace a motivace zaměstnanců, se v roce 2015 nezměnil. Kromě výhod v oblasti pracovní doby a dovolené zaměstnavatel například nadále zaměstnancům přispíval na penzijní spoření a životní pojištění. Celkem 2 065 zaměstnanců ve vybraných náročných profesích absolvovalo kondiční pobyt v jednom ze čtyř sjednaných lázeňských zařízení (Priessnitzovy lázně Jeseník, Lázně Luhačovice, Kúpele Lúčky a Rajčské 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 rekreaci s příspěvkem zaměstnavatele.

Spolupráce s odborovými organizacemi

Prioritou sociální politiky SŽDC je zachování sociálního smíru. Zaměstnavatel věnuje velkou pozornost spolupráci s odborovými organizacemi. Ve státní organizaci jich působilo k 31. 12. 2015 nadále devět, a to jak multiprofesních, tak zastupujících pouze profesní skupiny zaměstnanců. V průběhu roku 2015 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 14. 8. 2015 probíhalo kolektivní vyjednávání, které bylo dne 14. 12. 2015 završeno uzavřením Podnikové kolektivní smlouvy SŽDC na období 2016–2017.

Vzdělávání

Hlavním úkolem vzdělávání byla konsolidace technického školení zaměstnanců provozních profesí údržby a oprav dopravní cesty a zaměstnanců řízení provozu. Dne 15. 10. 2015 vstoupila v účinnost 2. změna předpisu o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy. Zároveň byla maximálně vytižena 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. Pokračovala a rozvíjela se také smluvní spolupráce s vybranými středními a vysokými školami, především podpora nábora na tyto školy.

Pracovnílékařské služby

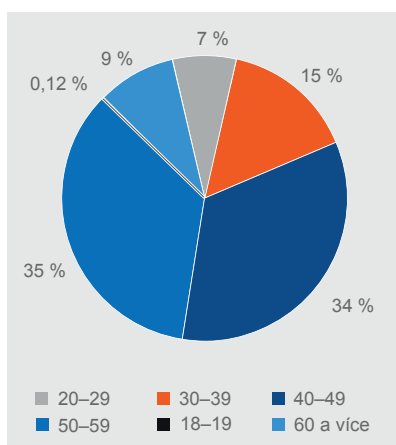
Pracovnílékařské služby pro zaměstnance SŽDC byly zajištěny prostřednictvím jejich smluvního poskytovatele a vyjma stanovených typů prohlídek (vstupní, pravidelné, mimořádné a výstupní) byly zaměřeny i na dohled na pracovištích v rámci prověrek BOZP. Uchazeči o zaměstnání a zaměstnanci SŽDC navštěvovali lékaře pracovnílékařských služeb na celém území ČR (své služby pro SŽDC poskytovalo cca 100 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 kategorizace prací a požadavků na pracovnílékařské prohlídky.

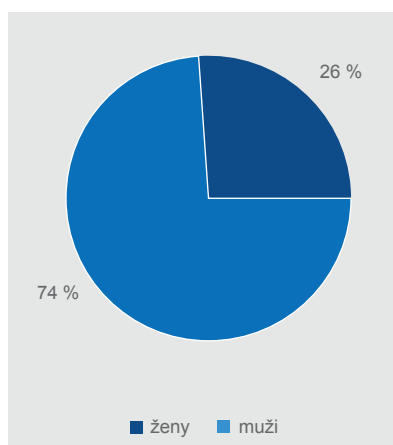
Celkově jsme v roce 2015 měli 414 pracovních úrazů. V tomto roce došlo ke dvěma smrtelným pracovním úrazům zaměstnanců SŽDC. Čtyři pracovní úrazy byly s hospitalizací delší než pět dnů, 151 pracovních úrazů bylo zařazeno do kategorie ostatní s pracovní neschopností delší než tři kalendářní dny, jeden mezi ostatní s pracovní neschopností do tří kalendářních dnů, 256 mezi ostatní bez pracovní neschopnosti.

Věková struktura zaměstnanců k 31. 12. 2015



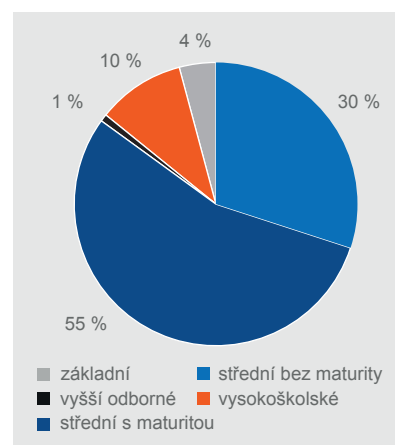
Struktura zaměstnanců podle věku se meziročně výrazně nezměnila, k 31. 12. 2015 činil průměrný věk zaměstnance SŽDC 47,45 let (meziroční nárůst o 0,2 %).

Genderová struktura zaměstnanců k 31. 12. 2015



Železniční doprava se řadí mezi tzv. mužskodominantní sektory. To potvrzuje nadále převažující podíl mužů, který k 31. 12. 2015 činil 74 %.

Struktura zaměstnanců podle nejvyššího dosaženého vzdělání k 31. 12. 2015



V roce 2015 se kvalifikační struktura zaměstnanců SŽDC oproti roku 2014 nezměnila.

Mezinárodní spolupráce

SŽDC v oblasti mezinárodní spolupráce nadále podporovala a prosazovala zájmy české železniční infrastruktury s cílem vytvořit fungující a spolehlivou cestu jak pro osobní, tak zejména pro nákladní dopravu. Začleňování tratí ČR do hlavních evropských tras je nezbytnou podmínkou rozvoje železnice v naší zemi i jejího dalšího spolufinancování z evropských fondů. SŽDC jako železniční infrastrukturní manažer musí nadále nabízet všem evropským dopravcům kvalitní, spolehlivou, rychlou a bezpečnou železniční dopravní cestu, z mezinárodního pohledu navíc interoperabilní. Bez intenzivní celoevropské spolupráce by splnění tohoto prioritního cíle nebylo možné. I v roce 2015 pokračovala jednání se zahraničními partnery ve všech oblastech a na všech úrovních efektivně, ať již v rámci mezinárodních železničních organizací, nebo přímým zapojením SŽDC do výborů EK. Experti rovněž spolupracovali na tvorbě evropských norem s CEN a CENELEC. V neposlední řadě probíhala i řada bilaterálních a multilaterálních jednání, zejména se sousedními a dalšími evropskými železnicemi, a pokračovala i práce na aktualizaci smluv o styku drah, zejména pohraničních ujednání s cílem zvýšit bezpečnost a plynulost dopravy přes státní hranice.

Železniční nákladní koridory. SŽDC se nadále aktivně účastní práce v orgánech železničních nákladních koridorů (dále RFC) v souladu s nařízením Evropského parlamentu (dále EP) a Rady EU. ČR je součástí čtyř RFC, a to: Balt – Jadran, Orient/ Východo-středomořský, Severní moře – Balt a koridoru Česko-slovenského. V listopadu 2015 byly zprovozněny dva koridory, a to Balt – Jadran a Severní moře – Balt. SŽDC se také stala plnoprávným členem RFC Severní moře – Balt, čímž si zajistila kvalitnější přístup k přístavům Rotterdam, Amsterdam a Antverpy. Nadále se připravoval záměr prodloužení koridoru Orient z Prahy dále do severomořských přístavů. Odborníci SŽDC spolupracovali na přípravě sloučení Česko-slovenského koridoru s koridorem Rýn – Dunaj, což znamená lepší spojení našich tratí s Německem směrem k francouzským hranicím.

Mezinárodní železniční organizace:

UIC - Mezinárodní železniční unie. SŽDC i nadále usiluje o sjednocení technických pravidel pro železnici, což je hlavním posláním UIC od jejího vzniku. Odborníci SŽDC aktivně spolupracovali v různých pracovních skupinách a projektech, zejména v rámci fóra UIC Železniční systémy. Průběžně se dařilo zapracovávat připomínky SŽDC a ovlivňovat ať již nové, či revidované směrnice. Pokračovala výměna zkušeností v oblasti železničního svršku a spodku, umělých staveb, sdělovací a zabezpečovací techniky, energetických systémů, elektrické trakce i životního prostředí. S provozováním dráhy a udržováním vazeb s ostatními železnicemi v Evropě souvisela i činnost našich odborníků v dalších pracovních skupinách. Otázky rostoucí kriminality, zejména krádeží kovů, terorismu a bezpečnosti provozu na železnici byly tématy řady jednání platformy UIC Bezpečnost. SŽDC se postavila do vedení nově ustanovené skupiny UIC – Nové technologie.

CER - Společenství evropských železničních a infrastrukturních společností. SŽDC v rámci této organizace spolupracuje při zpracování stanovisek sektoru k legislativním návrhům EU ovlivňujícím železniční dopravu a účastní se debat s evropskými orgány a institucemi. V dubnu 2015 proběhlo jednání nejvyššího managementu SŽDC s poslanci EP. Experti SŽDC jsou zapojeni v několika skupinách, např. infrastruktura, bezpečnost, personální záležitosti, řízení a zabezpečení železniční dopravy.

RNE - Sdružení evropských manažerů infrastruktury a přidělců kapacity. SŽDC se aktivně účastnila práce mezinárodní organizace RNE a i v roce 2015 participovala na dalším 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 také konstrukci jízdních řádů v celé Evropě a zajišťovala společný přístup k marketingu a prodeji mezinárodních tras. Významná byla spolupráce manažerů infrastruktury v oblasti provozování dráhy.

OSŽD - Organizace pro spolupráci železnic. SŽDC se účastnila činnosti páté komise: Infrastruktura a kolejová vozidla, zejm. v oblasti železničního svršku (katalog defektů kolejnic) a spodku a diagnostiky tratí.

NATO - Severoatlantická aliance. SŽDC se aktivně podílela na práci Výboru pro civilní nouzové plánování NATO, konkrétně v pracovní skupině vnitrozemské povrchové dopravy.

ETSI - Institut pro standardy v oblasti telekomunikací. SŽDC má díky členství přístup k veškerým publikovaným standardům a specifikacím v oblasti telekomunikačních standardů.

5.

Hospodaření organizace

Hospodaření SŽDC

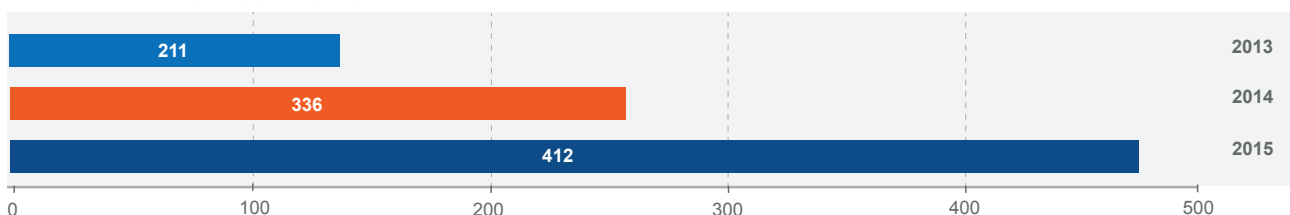
Za účetní období 2015 byl dosažen výsledek hospodaření v podobě účetní ztráty -1 056 mil. Kč. Ten je ovlivněn zejména výší účetních odpisů a výnosem z titulu prominutí závazků SŽDC tzv. oddlužením. Obě položky jsou pouze účetní operace, bez dopadu do bilance příjmů a výdajů. Výše zaúčtovaných odpisů převyšuje oddlužení v letošním roce a bude ho převyšovat i v následujících letech.

Finanční ukazatel EBITDA dosáhl kladné výše 3 203 mil. Kč. EBITDA představuje rozdíl mezi výnosy a náklady SŽDC, do kterých není započteno zdanění, úroky a odpisy.

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



Počet modernizovaných výhybkových jednotek (ks)



Na výsledek hospodaření SŽDC za rok 2015 měly největší vliv následující položky:
(údaje v mil. Kč)

Tržby za použití ŽDC	4 219
Tržby za přidělenou kapacitu ŽDC	102
Dotace na dopravní cestu nehrazená ze SFDI	1 979
Dotace ze SFDI na opravy a údržbu	11 114
Dotace ze SFDI na opravy a údržbu po povodních z června 2013	39
Dotace ze SFDI spolufinancovaná z OPD	6 779
Ostatní dotace	46
Oddlužení SŽDC dle usnesení vlády ČR č. 1553 z roku 2005	1 727
Nákup a prodej energie a distribučních služeb	338
Materiál, vlastní spotřeba energie a služby	-15 242
Osobní náklady	-8 982
Účetní odpisy	-4 064
Ostatní provozní výnosy a náklady	993
Provozní výsledek hospodaření	-952
Výnosové úroky	1
Nákladové úroky	-195
Kurzové rozdíly	95
Ostatní finanční výnosy a náklady	-5
Finanční výsledek hospodaření	-104
Výsledek hospodaření za účetní období po zdanění	-1 056
EBITDA	3 203

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 provozuschopnosti 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 byla v roce 2015 využita na krytí nákladů v souvislosti s odstraněním povodňových škod z června 2013 u OŘ Ústí nad Labem. Úhrada nákladů na opravné práce související s odstraněním škod po povodních byla v roce 2015 z tohoto dotačního titulu ukončena.

Dotace ze SFDI spolufinancovaná z OPD byla v roce 2015 využita na opravy tratí. Realizace oprav tratí navazuje na projektovou přípravu oprav probíhající v roce 2014 a 2015. Dokončení oprav tratí bude probíhat v roce 2016 z národních zdrojů SFDI.

Ostatní dotace tvoří zejména dotace z OPD (refundace mezd – oddělení fondů EU), provozně účelové dotace ze SFDI na studie, dotace z OPŽP předfinancovaná ze SFDI na obnovu funkčních biotopů podél drážních těles a drobná neinvestiční dotace pro stavební správy.

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. spotřebu materiálu**, vlastní spotřebu energie a služby. Oblast služeb zahrnuje zejména náklady související se zajištěním provozuschopnosti železniční dopravní cesty vynaložené na externí opravy a udržování a náklady na akce hrazené z dotace ze SFDI spolufinancované z OPD.

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. úhrada náhradní autobusové dopravy dopravcům z důvodu plánovaného omezení provozování dráhy dle Prohlášení o dráze, tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu snížené o zůstatkovou cenu. Jedná se i o změnu stavu ostatních rezerv a opravných položek, tržby za externí výkony a tržby za nájmy, aktivace, výnosy z vyzískaného materiálu, náklady na pojištění majetku a odpovědnosti, příspěvek na ochranné pracovní pomůcky či členské příspěvky organizacím, daně a poplatky. Dále jde o náhradu škody vůči ČEZ Prodej, s.r.o., za neodebranou elektřinu v roce 2010 a úroky z prodloužení dle rozsudku soudu včetně nákladů řízení. Zároveň s tím se čerpala příslušná rezerva, která byla vytvořena na tento spor s ČEZ.

Nákladové úroky vyplývají zejména z bankovních úvěrů na investiční výstavbu, převzatých po bývalé státní organizaci ČD, s. o. 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. 2015. Úvěry převzaté po bývalé státní organizaci ČD, s. o., jsou nyní denominovány už jen v eurech. V roce 2015 došlo k posílení koruny vůči euru, a proto se snížila korunová hodnota těchto závazků. Příslušný rozdíl byl v souladu s platnými předpisy zúčtován jako výnos.

Předpokládaná hospodářská situace v roce 2016

Vizí 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 neinvestiční 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.

Řízení rizik v SŽDC je soustavná systematická a metodická činnost organizovaná vedením organizace v rámci vnitřního kontrolního systému v koordinaci s útvarem interního auditu. Součástí 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 minimalizaci rizik slouží interní předpisy, jejichž dodržování je sledováno v rámci řídicích kontrol a interních auditů.

Provozní rizika

Cílem řízení rizik v provozní oblasti je především zajistit bezpečný a bezporuchový provoz na ŽDC. V segmentu řízení provozu a provozuschopnosti jsou rizika minimalizována výběrem nových zaměstnanců s odpovídající fyzickou i psychickou zdravotní

způsobilostí, prováděním výcviku a zkoušek stanovených pro jejich budoucí pracovní zařazení. 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 ŽDC. Dále se provádějí pravidelné prohlídky a měření, kterými se zjišťuje technický stav železniční infrastruktury.

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 prokázání zavinění mimořádné události zaměstnancem jsou uplatňovány i relevantní sankce a náhrady škod. Škody způsobené cizím osobám jsou kryty pojištěním odpovědnosti.

Finanční rizika

Ve finanční oblasti je SŽDC vystavena riziku likvidity, úrokovému, měnovému a kreditnímu riziku. Vzhledem k tomu, že činnost SŽDC v oblasti modernizace a zajištění provozuschopnosti ŽDC je financována téměř výhradně z dotací, je likvidita v těchto oblastech řízena v návaznosti na příslušné dotační tituly pro předemtné fiskální období s důrazem na dodržování podmínek pro jejich čerpání a minimalizaci případných sankcí. 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.

Úrokové a měnové riziko je spojeno především s dlouhodobými úvěry jak v eurech, tak i v českých korunách, přešlých od společnosti ČD, s. o., na výstavbu a rekonstrukci železničních koridorů. Kromě jednoho úvěru jsou všechny garantovány státem, čímž jsou eliminována i možná rizika. Úrokové riziko z negarantovaného úvěru v českých korunách 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. 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 je připravována implementace jednotlivých ustanovení zákona č. 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti a jeho prováděcích předpisů, v rámci probíhající aktualizace Bezpečnostní politiky 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 SŽDC vydala 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. Současně byl zaveden systém pravidelného každoročního vyhodnocování účinnosti Interního protikorupčního programu a jeho aktualizace.

6.

Společenská odpovědnost

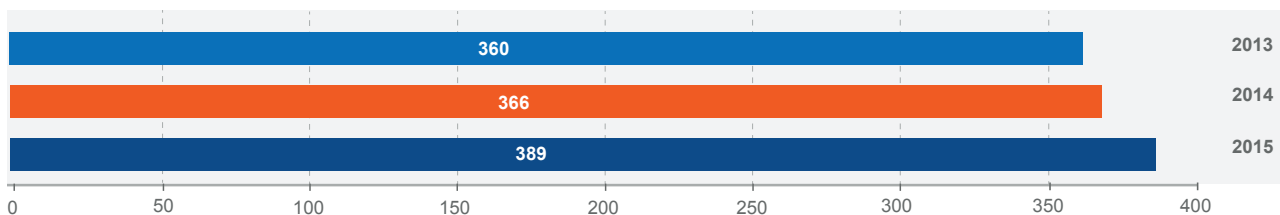
SŽDC je jedním z největších zaměstnavatelů v ČR. To ji zavazuje k firemní společenské odpovědnosti jak vůči vlastním zaměstnancům, tak i veřejnosti. Své aktivity rozvíjí v sociální, ekonomické i ekologické oblasti. V rámci interních programů vytváří podmínky pro osobní a profesní rozvoj svých zaměstnanců a spolupracuje s partnerskými subjekty působícími v rezortu dopravy a také s oborovými středními a vysokými školami.

Spolupráce se školami

I v roce 2015 pokračovala a rozvíjela se spolupráce s vybranými technickými a ekonomickými středními a vysokými školami, 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 odborných konferencí pořádaných smluvními školami. Informace o aktivitách SŽDC v této oblasti a přehled spolupracujících škol jsou dostupné na studentském webu na internetových stránkách organizace www.szdc.cz/studenti.



Délka tratí s maximální rychlostí 160 km/h (km)



Preventivní vlak

V roce 2015 se opět uskutečnil společný projekt ČD, SŽDC, Policie ČR a ČD Cargo, 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. Preventivní vlak tentokrát zavítal do Kraje Vysočina, navštívil i hlavní město Prahu.

Student Cup

Třetí ročník projektu zaměřeného především na žáky 8. a 9. tříd základních škol se v roce 2015 konal ve třech městech, a to v Praze, Brně a Hradci Králové. SŽDC v rámci této akce 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 2015 uspořádala druhý ročník interaktivní konference zaměřené na studenty technických oborů středních a vysokých škol, kteří mají chuť se aktivně zapojit do rozvoje české železnice. Cílem tohoto ročníku bylo představit novinky z oblasti železniční regionální dopravy a seznámit studenty s možnostmi profesního uplatnění v SŽDC i dalších partnerských firmách. Odborné přednášky střídaly diskuze, do kterých se studenti mohli aktivně zapojit prostřednictvím webového rozhraní.

Tým SŽDC

V roce 2015 pokračoval 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. Je prostředkem k tomu, aby zaměstnanci byli náležitě hrdí na značku SŽDC. Účastníci se dobrovolně zapojují do vědomostní soutěže, vnitropodnikové komunikace prostřednictvím diskuzí se zástupci vedení organizace nebo s kolegy. Díky vyvěšování vzkazů, komentářů, fotografií či videí motivují své kolegy, aby se také aktivně účastnili a přispěli svým vlastním příběhem. Najdou zde také elektronickou verzi interního bulletinu Moje železnice.

Životní prostředí

SŽDC si plně uvědomuje svou roli v oblasti životního prostředí. V roce 2015 pokračovala v nastoupeném trendu eliminace potenciálně nebezpečných stromů, které by zejména v případě pádu mohly ohrozit bezpečnost a plynulost drážní dopravy. Zpravidla se přitom jedná o nepůvodní druhy nízké ekologické i estetické hodnoty. Po úspěšném završení pilotního projektu obnovy doprovodné zeleně podél vybraných železničních tratí v Kraji Vysočina byl realizován projekt obdobného charakteru na řadě traťových úseků Karlovarského kraje. Cílem bylo zvýšení stability náspů, podpora biodiverzity a v zimním období snížení rozsahu zavátí tratí sněhem.

Rok 2015 se nesl také ve znamení realizace projektu rozmístění nových odpadkových košů na tříděný odpad do řady železničních stanic a zastávek. Snaha o efektivní dočerpání prostředků z technické pomoci Operačního programu Životní prostředí 2007–2013 a následná spolupráce Ministerstva životního prostředí ČR se SŽDC, ČD a Národní radou osob se zdravotním postižením ČR vyústila ve společný projekt. Více než tisíc nových odpadkových košů vhodným způsobem upozorňuje na aktivity spojené s podporou a propagací zmíněného operačního programu, ale především ve větším měřítku poskytuje cestujícím novou možnost třídít odpad vyprodukovaný při cestování vlakem. Při hledání výrobce nádob byla stanovena podmínka, aby budoucí dodavatel zaměstnával určitý podíl osob se zdravotním postižením.



87 %

Plnění jízdních řádů
osobní dopravy

7.

Finanční část

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace

Obsah finanční části

Zpráva nezávislého auditora pro zřizovatele Správy železniční dopravní cesty, státní organizace	33
Účetní závěrka	36
Příloha účetní závěrky	43
Osoby odpovědné za výroční zprávu	75



KPMG Česká republika Audit, s.r.o.

Pobřežní 648/1a
186 00 Praha 8
Česká republika
+420 222 123 111
www.kpmg.cz

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

Provedli jsme audit přiložené účetní závěrky Správy železniční dopravní cesty, státní organizace sestavené na základě českých účetních předpisů, tj. rozvahy k 31. prosinci 2015, výkazu zisku a ztráty za rok 2015 a přílohy této účetní závěrky, včetně popisu použitých významných účetních metod a dalších vysvětlujících informací. Údaje o Správě železniční dopravní cesty, státní organizace jsou uvedeny v bodě 1 přílohy této účetní závěrky.

Odpovědnost statutárního orgánu účetní jednotky za účetní závěrku

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

Odpovědnost auditora

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

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

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

Výrok auditora

Podle našeho názoru účetní závěrka podává věrný a poctivý obraz aktiv a pasiv společnosti Správa železniční dopravní cesty, státní organizace k 31. prosinci 2015 a nákladů, výnosů a výsledku jejího hospodaření za rok 2015 v souladu s českými účetními předpisy.

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 předpokládaných nákladů na její provoz, údržbu a další rozvoj v roce 2016 a úhradu zůstatků bankovních úvěrů k 31. prosinci 2015. 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 2016 smluvně zajištěno financování od Státního fondu dopravní infrastruktury na investiční i neinvestiční činnosti ve výši 43 498 706 tis. Kč a od Ministerstva dopravy na neinvestiční činnosti ve výši 550 000 tis. Kč. Vedení SŽDC je přesvědčeno, že tento rozsah finančních prostředků by měl účetní jednotce umožnit poskytovat činnost ve stejném rozsahu jako v roce 2015. 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 by se týkal 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 4.12.2 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 2015 došlo k prominutí závazků ve výši 1,73 mld. Kč (2,09 mld. Kč v roce 2014) 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 1,65 mld. Kč. V této položce je evidován také nedokončený dlouhodobý hmotný majetek, který je pořízován z dotací, a to v pořizovací ceně 1,25 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 k úhradě dodavatelských faktur. Do této doby prostředky stále náleží poskytovateli. Toto zdůraznění skutečnosti nepředstavuje výhradu.

Ostatní informace

Za ostatní informace se považují informace uvedené ve výroční zprávě mimo účetní závěrku a naši zprávu auditora. Za ostatní informace odpovídá statutární orgán společnosti.

Náš výrok k účetní závěrce Správy železniční dopravní cesty, státní organizace k 31. prosinci 2015 se k ostatním informacím nevztahuje, ani k nim nevydáváme žádný zvláštní výrok. Přesto je však součástí našich povinností souvisejících s ověřením účetní závěrky seznámení se s ostatními informacemi a zvážení, zda ostatní informace uvedené ve výroční zprávě nejsou ve významném nesouladu s účetní závěrkou či našimi znalostmi o účetní jednotce získanými během ověřování účetní závěrky, zda je výroční zpráva sestavena v souladu s právními předpisy nebo zda se jinak tyto informace nejeví jako významně nesprávné. Pokud na základě provedených prací zjistíme, že tomu tak není, jsme povinni zjištěné skutečnosti uvést v naší zprávě.

V rámci uvedených postupů jsme v obdržených ostatních informacích nic takového nezjistili.

V Praze, dne 25. května 2016



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



Otakar Hora
Partner
Evidenční číslo 1197

Účetní závěrka

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace

Obchodní firma a sídlo:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
 Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
 Česká republika

Identifikační číslo: 709 94 234

Rozvaha v plném rozsahu

k 31. prosinci 2015 (v tisících Kč):

Označ.	Aktiva	řád.	Běžné účetní období			Minulé úč. období
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
	AKTIVA CELKEM (ř. 02+03+31+63)	001	178 871 562	-106 530 459	72 341 103	73 865 780
A.	Pohledávky za upsaný základní kapitál	002				
B.	Dlouhodobý majetek (ř. 04+13+23)	003	172 914 082	-106 016 431	66 897 651	70 448 915
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek (ř. 05 až 12)	004	695 778	-496 799	198 979	158 944
B.I.1.	Zřizovací výdaje	005				
2.	Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	006				
3.	Software	007	682 858	-492 893	189 965	116 263
4.	Ocenitelná práva	008				
5.	Goodwill	009				
6.	Jiný dlouhodobý nehmotný majetek	010	5 032	-3 906	1 126	1 266
7.	Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	011	7 442		7 442	40 969
8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	012	446		446	446
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek (ř. 14 až 22)	013	172 218 304	-105 519 632	66 698 672	70 289 971
B.II.1.	Pozemky	014	6 560 360	-6 906	6 553 454	6 552 424
2.	Stavby	015	134 154 935	-86 086 067	48 068 868	50 597 843
3.	Samostatné hmotné movité věci a soubory hmotných movitých věcí	016	20 214 234	-15 269 447	4 944 787	5 279 044
4.	Pěstitelské celky trvalých porostů	017				
5.	Dospělá zvířata a jejich skupiny	018				
6.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek	019	1 514	-140	1 374	887
7.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	020	1 647 271	-59 710	1 587 561	2 835 916
8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	021	1 280 756		1 280 756	204 703
9.	Oceňovací rozdíl k nabytému majetku	022	8 359 234	-4 097 362	4 261 872	4 819 154
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.	Požizovaný dlouhodobý finanční majetek	029				
7.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý finanční majetek	030				

Označ.	Aktiva	řád.	Běžné účetní období			Minulé úč. období
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
C.	Oběžná aktiva (ř. 32+39+48+58)	031	5 674 349	-514 028	5 160 321	3 384 828
C.I.	Zásoby (ř. 33 až 38)	032	732 968	-17 923	715 045	371 479
C.I.1.	Materiál	033	732 504	-17 923	714 581	371 064
2.	Nedokončená výroba a polotovary	034	217		217	342
3.	Výrobky	035				
4.	Mladá a ostatní zvířata a jejich skupiny	036				
5.	Zboží	037	5		5	6
6.	Poskytnuté zálohy na zásoby	038	242		242	67
C.II.	Dlouhodobé pohledávky (ř. 40 až 47)	039	281 651		281 651	75 977
C.II.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	040	279 603		279 603	74 351
2.	Pohledávky – ovládaná nebo ovládající osoba	041				
3.	Pohledávky – podstatný vliv	042				
4.	Pohledávky za společníky	043				
5.	Dlouhodobé poskytnuté zálohy	044	2 015		2 015	1 626
6.	Dohadné účty aktivní	045				
7.	Jiné pohledávky	046	33		33	
8.	Odložená daňová pohledávka	047				
C.III.	Krátkodobé pohledávky (ř. 49 až 57)	048	3 864 462	-496 105	3 368 357	2 032 205
C.III.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	049	2 100 789	-427 053	1 673 736	1 488 263
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	155 518		155 518	223 312
7.	Krátkodobé poskytnuté zálohy	055	1 247 453		1 247 453	131 494
8.	Dohadné účty aktivní	056	260 313		260 313	174 248
9.	Jiné pohledávky	057	100 389	-69 052	31 337	14 888
C.IV.	Krátkodobý finanční majetek (ř. 59 až 62)	058	795 268		795 268	905 167
C.IV.1.	Peníze	059	2 148		2 148	2 547
2.	Účty v bankách	060	793 120		793 120	902 620
3.	Krátkodobé cenné papíry a podíly	061				
4.	Požizovaný krátkodobý finanční majetek	062				
D.I.	Časové rozlišení (ř. 64+65+66)	063	283 131		283 131	32 037
D.I.1.	Náklady příštích období	064	9 510		9 510	31 462
2.	Komplexní náklady příštích období	065				
3.	Příjmy příštích období	066	273 621		273 621	575

Označ.	Pasiva	řád.	Běžné účetní období	Minulé úč. období
	PASIVA CELKEM (ř. 68+89+122)	067	72 341 103	73 865 780
A.	Vlastní kapitál (ř. 69+73+80+83+87+88)	068	54 436 631	55 432 059
A.I.	Základní kapitál (ř. 70+71+72)	069	54 041 664	54 025 970
A.I.1.	Základní kapitál	070	54 041 664	54 025 970
2.	Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly (-)	071		
3.	Změny základního kapitálu	072		
A.II.	Kapitálové fondy (ř. 74 až 79)	073	1 166 447	997 065
A.II.1.	Ážio	074		
2.	Ostatní kapitálové fondy	075	1 166 447	997 065
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 (ř. 81+82)	080	291 270	847 084
A.III.1.	Rezervní fond	081	291 270	840 852
2.	Statutární a ostatní fondy	082		6 232
A.IV.	Výsledek hospodaření minulých let (ř. 84+85+86)	083	-6 967	1 926 058
A.IV.1.	Nerozdělený zisk minulých let	084		1 932 431
2.	Neuhrazená ztráta minulých let	085		
3.	Jiný výsledek hospodaření minulých let	086	-6 967	-6 373
A.V.1.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	087	-1 055 783	-2 364 118
A.V.2.	Rozhodnuto o zálohách na výplatu podílu na zisku (-)	088		
B.	Cizí zdroje (ř. 90+95+106+118)	089	16 510 554	18 277 154
B.I.	Rezervy (ř. 91 až 94)	090	2 013 976	2 532 802
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	2 013 976	2 532 802
B.II.	Dlouhodobé závazky (ř. 96 až 105)	095	4 244 732	5 101 911
B.II.1.	Závazky z obchodních vztahů	096	40 407	564 620
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	685 144	1 018 110
10.	Odložený daňový závazek	105	3 519 181	3 519 181

Označ.	Pasiva	řád.	Běžné účetní období	Minulé úč. období
B.III.	Krátkodobé závazky (ř. 107 až 117)	106	4 833 711	4 391 699
B.III.1.	Závazky z obchodních vztahů	107	2 219 962	2 684 079
2.	Závazky – ovládaná nebo ovládající osoba	108		
3.	Závazky – podstatný vliv	109		
4.	Závazky ke společníkům	110		
5.	Závazky k zaměstnancům	111	507 441	442 918
6.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	112	276 100	234 735
7.	Stát -daňové závazky a dotace	113	1 347 825	537 161
8.	Krátkodobé přijaté zálohy	114	126 529	103 448
9.	Vydané dluhopisy	115		
10.	Dohadné účty pasivní	116	355 548	389 028
11.	Jiné závazky	117	306	330
B.IV.	Bankovní úvěry a výpomoci (ř. 119 až 121)	118	5 418 135	6 250 742
B.IV.1.	Bankovní úvěry dlouhodobé	119	3 222 317	4 749 517
2.	Krátkodobé bankovní úvěry	120	2 195 818	1 501 225
3.	Krátkodobé finanční výpomoci	121		
C.I.	Časové rozlišení (ř. 123+124)	122	1 393 918	156 567
C.I.1.	Výdaje příštích období	123	57 420	82 376
2.	Výnosy příštích období	124	1 336 498	74 191

Obchodní firma a sídlo:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
 Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
 Česká republika

Identifikační číslo: 709 94 234

Výkaz zisků a ztráty

za rok končící 31. prosincem 2015 (v tisících Kč)

Označ.	řád.	Běžné účetní období	Minulé úč. období
I. Tržby za prodej zboží	01	2	3
A. Náklady vynaložené na prodané zboží	02	2	2
+ Obchodní marže (ř. 01-02)	03		1
II. Výkony (ř. 05+06+07)	04	7 063 597	6 919 028
II.1. Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	05	6 649 848	6 592 766
II.2. Změna stavu zásob vlastní činnosti	06	-125	303
II.3. Aktivace	07	413 874	325 959
B. Výkonová spotřeba (ř. 09+10)	08	16 512 617	11 357 933
B.1. Spotřeba materiálu a energie	09	2 771 008	2 680 503
B.2. Služby	10	13 741 609	8 677 430
+ Přidaná hodnota (ř. 03+04-08)	11	-9 449 020	-4 438 904
C. Osobní náklady (ř. 13 až 16)	12	8 982 343	8 459 703
C.1. Mzdové náklady	13	6 387 795	6 004 242
C.2. Odměny členům orgánů obchodní korporace	14	1 794	2 656
C.3. Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	15	2 143 300	2 014 853
C.4. Sociální náklady	16	449 454	437 952
D. Daně a poplatky	17	89 059	38 356
E. Odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	18	4 063 803	4 131 548
III. Tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu (ř. 20+21)	19	354 586	259 826
III.1. Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	20	23 885	19 090
III.2. Tržby z prodeje materiálu	21	330 701	240 736
F. Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku a materiálu (ř. 23+24)	22	334 576	248 489
F.1. Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	23	4 605	7 966
F.2. Prodaný materiál	24	329 971	240 523
G. Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti a komplexních nákladů příštích období	25	-860 744	222 682
IV. Ostatní provozní výnosy	26	22 477 242	15 419 406
H. Ostatní provozní náklady	27	1 725 645	172 499
V. Převod provozních výnosů	28		
I. Převod provozních nákladů	29		
* Provozní výsledek hospodaření (ř. 11-12-17-18+19-22-25+26-27+28-29)	30	-951 874	-2 032 949

Označ.	řád.	Běžné účetní období	Minulé úč. období
VI.	Tržby z prodeje cenných papírů a podílů	31	
J.	Prodané cenné papíry a podíly	32	
VII.	Výnosy z dlouhodobého finančního majetku (ř. 34+35+36)	33	
VII.1.	Výnosy z podílů v ovládaných osobách a v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	34	
VII.2.	Výnosy z ostatních dlouhodobých cenných papírů a podílů	35	
VII.3.	Výnosy z ostatního dlouhodobého finančního majetku	36	
VIII.	Výnosy z krátkodobého finančního majetku	37	
K.	Náklady z finančního majetku	38	
IX.	Výnosy z přecenění cenných papírů a derivátů	39	
L.	Náklady z přecenění cenných papírů a derivátů	40	
M.	Změna stavu rezerv a opravných položek ve finanční oblasti	41	
X.	Výnosové úroky	42	891
N.	Nákladové úroky	43	194 888
XI.	Ostatní finanční výnosy	44	96 914
O.	Ostatní finanční náklady	45	6 826
XII.	Převod finančních výnosů	46	
P.	Převod finančních nákladů	47	
*	Finanční výsledek hospodaření (ř. 31-32+33+37-38+39-40-41+42-43+44-45+46-47)	48	-103 909
Q.	Daň z příjmů za běžnou činnost (ř. 50+51)	49	4 999
Q.1.	– splatná	50	
Q.2.	– odložená	51	4 999
**	Výsledek hospodaření za běžnou činnost (ř. 30+48-49)	52	-1 055 783
XIII.	Mimořádné výnosy	53	
R.	Mimořádné náklady	54	
S.	Daň z příjmů z mimořádné činnosti (ř. 56+57)	55	
S.1.	– splatná	56	
S.2.	– odložená	57	
*	Mimořádný výsledek hospodaření (ř. 53-54-55)	58	
T.	Převod podílu na výsledku hospodaření společníkům (+/-)	59	
***	Výsledek hospodaření za účetní období (+/-) (ř. 52+58-59)	60	-1 055 783
****	Výsledek hospodaření před zdaněním (ř. 30+48+53-54)	61	-1 055 783

Příloha účetní závěrky

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace

Obsah přílohy účetní závěrky

1.	Obecné informace	46
1.1.	Obecné informace	46
1.2.	Předmět činnosti	46
1.3.	Organizační struktura a orgány SŽDC	47
1.4.	Změny v obchodním rejstříku	47
1.5.	Organizační struktura SŽDC k 31. 12. 2015	48
2.	Účetní metody a obecné účetní zásady	49
3.	Přehled významných účetních metod a postupů	50
3.1.	Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	50
3.2.	Zásoby	51
3.3.	Pohledávky	51
3.4.	Závazky	52
3.5.	Úvěry a dlouhodobé závazky	52
3.6.	Vlastní kapitál	52
3.7.	Rezervy	52
3.8.	Transakce v cizích měnách	53
3.9.	Daň z příjmů	53
3.10.	Dotace	53
3.11.	Výnosy	54
3.12.	Použití odhadů	54
3.13.	Změny v účetních metodách	54
3.14.	Oddlužení	54
3.15.	Privatizace	54
3.16.	Prodej majetku	55
3.17.	Pronájem majetku	55
4.	Doplňující údaje k rozvaze a výkazu zisku a ztráty	56
4.1.	Dlouhodobý nehmotný majetek	56
4.2.	Dlouhodobý hmotný majetek	57
4.2.1.	Přehled pohybů majetku	57
4.2.2.	Investiční dotace	58
4.2.3.	Majetek neuvedený v rozvaze	58
4.2.4.	Přehled pohybů majetku financovaného z dotací evidovaného na podrozvahových účtech	59
4.2.5.	Majetek daný do zástavy	59
4.2.6.	Majetek ve finančním a operativním pronájmu	59
4.2.7.	Bezúplatně pořízený majetek	59
4.3.	Zásoby	60
4.4.	Dlouhodobé pohledávky – pohledávky z obchodních vztahů	60
4.5.	Krátkodobé pohledávky	60
4.5.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	60
4.5.2.	Krátkodé poskytnuté zálohy	60
4.6.	Krátkodobý finanční majetek	61
4.7.	Náklady příštích období	61
4.8.	Vlastní kapitál	61
4.9.	Rezervy	62
4.10.	Dlouhodobé závazky	62

4.10.1.	Závazky z obchodních vztahů	62
4.10.2.	Jiné závazky	62
4.11.	Krátkodobé závazky	63
4.11.1.	Závazky z obchodních vztahů	63
4.11.2.	Stát – daňové závazky a dotace	63
4.11.3.	Krátkodobé přijaté zálohy	63
4.12.	Bankovní úvěry a výpomoci	63
4.12.1.	Bankovní úvěry dlouhodobé	63
4.12.2.	Přehled splatnosti úvěrů	64
4.12.3.	Krátkodobé bankovní úvěry	64
4.13.	Výnosy příštích období	65
4.14.	Odložená daň	65
4.15.	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	65
4.16.	Spotřeba materiálu a energií	66
4.17.	Nákup služeb	66
4.18.	Změna stavu rezerv a opravných položek	66
4.19.	Ostatní provozní výnosy	67
4.20.	Ostatní provozní náklady	67
4.21.	Ostatní finanční výnosy	67
4.22.	Ostatní finanční náklady	67
5.	Zaměstnanci, vedení organizace a statutární orgány	68
5.1.	Osobní náklady a počet zaměstnanců	68
5.2.	Poskytnuté půjčky, úvěry či ostatní plnění	68
6.	Podmíněné a další neuvedené závazky v účetnictví	69
6.1.	Závazky nezahrnuté v rozvaze	69
6.1.1.	Ekologické závazky	69
6.2.	Soudní spory	69
6.2.1.	ČEZ prodej, s.r.o.	69
6.2.2.	ČD Cargo	70
6.3.	Majetkoprávní vztahy	70
6.4.	Budoucí závazky z koridorové výstavby	70
7.	Další informace	71
7.1.	Vznik organizace	71
7.2.	Významné faktory ovlivňující činnost SŽDC	71
7.3.	Vztahy s významnými odběrateli ČD a ČD Cargo	72
7.4.	Privatizace	72
7.5.	Prodej majetku	72
7.5.1.	Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh ZDC	72
7.5.2.	Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh MOZ	72
7.6.	Pronájem majetku	73
7.6.1.	Pronájem majetku vedený v účetním okruhu MOZ	73
7.6.2.	Pronájem majetku vedený v účetním okruhu ZDC	73
8.	Události po datu účetní závěrky	74
8.1.	Změny v orgánech organizace	74
8.2.	Záměr převodu části závodu na SŽDC	74
8.3.	Nová legislativa	74

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 společnosti 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, Dláždřená 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 2015 je sestavena ke dni 31. 12. 2015.

Příloha je zpracována za účetní období počínající 1. 1. 2015 a končící dnem 31. 12. 2015 s uvedením významných událostí po tomto datu. A dále s uvedením i 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 2015 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 převzala SŽDC také 9 336 zaměstnanců. Vzniklé náklady na tyto činnosti byly před uvedeným datem SŽDC fakturovány a nyní jsou již 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 a generální ředitel.

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. 2015 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. Mojmír Nejezchleb	Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy	od 1. 7. 2013
Ing. Bohuslav Navrátil	Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy	od 1. 6. 2012
Ing. 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. 2015 byli členy správní rady:

Jméno	Funkce	Datum
Ing. Vladimír Novotný	Předseda	od 25. 3. 2014
Mgr. Milan Feranec	Místopředseda	od 30. 4. 2014
Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.	Člen	od 17. 3. 2015
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. 2015 byli členy výboru pro audit:

Jméno	Funkce	Datum
Mgr. Milan Feranec	Předseda	od 29. 5. 2015
Ing. Václav Horák	Člen	od 1. 6. 2014
Ing. Vladimír Novotný	Člen	od 1. 6. 2014

Ke dni 31. 12. 2015 byli členy výboru pro strategii a rozvoj:

Jméno	Funkce	Datum
Ing. Václav Horák	Předseda	od 1. 6. 2014
Ing. Jan Volný	Člen	od 1. 6. 2014
Ing. Karel Korytář	Člen	od 1. 6. 2014

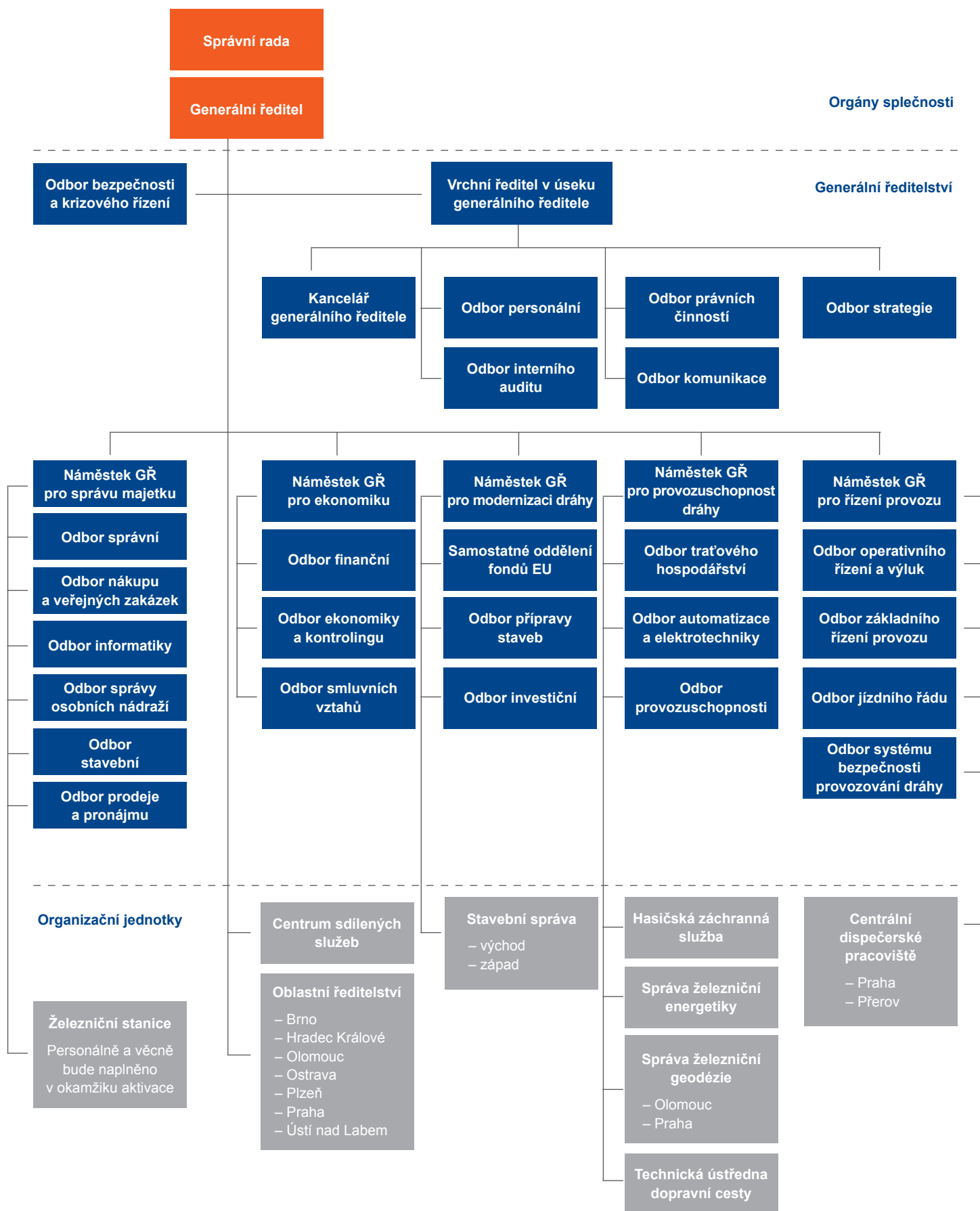
Změny v orgánech organizace po rozvahovém dni jsou uvedeny v části 8.

1.4. Změny v obchodním rejstříku

Do obchodního rejstříku nebyly v roce 2015 zapsány žádné změny.

1.5. Organizační struktura SŽDC k 31. 12. 2015

Organizační strukturu SŽDC k 31. 12. 2015 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 40 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 40 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 od roku 2014 jako jiný hmotný dlouhodobý 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, a přijaté dary jsou oceněny reprodukční pořizovací cenou. Při bezúplatné změně příslušnosti k hospodaření s majetkem státu ocenění majetku navazuje na ocenění v účetnictví předávající účetní jednotky.

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 zůstatková 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.

Drobný 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 prefabrikáty, stejnokroje, osobní ochranné pracovní prostředky, tuhá paliva, pohonné hmoty, elektromateriály, zabezpečovací zařízení, 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 kupovanou část 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 narovnáním 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 (též pro bývalé zaměstnance ČD, s.o.), na příplatky k důchodům bývalým zaměstnancům ČD, s.o., na odstupné spojené se ztrátou zdravotní způsobilosti zaměstnanců, na odstupné vyplácené zaměstnancům ze zákonných důvodů, na nevyplacené mzdové a ostatní osobní náklady („MOON“), na náhrady škod a na hrozící sankce a na porušení rozpočtové kázně.

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 nevyplacených 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 cestovního je používán kurz ČNB, který byl platný v okamžiku poskytnutí zálohy zaměstnanci.

K datu účetní závěrky jsou položky majetku a závazků vyjádřené v cizích měnách přepočteny na české koruny podle kurzu ČNB platného k tomuto dni.

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. Neinvestiční dotace jsou účtovány ve prospěch ostatních provozních výnosů v časové a věcné souvislosti s náklady, k jejichž úhradě byly poskytnuty. V roce 2015 byla SŽDC i příjemcem neinvestičních dotací ze zdrojů Evropské unie („EU“).

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, z 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 je 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 2015 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 ČR.

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 2015 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 7.4.

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
Pořizovací cena					
Zůstatek k 1. 1. 2015	4 489	40 969	446	519 629	565 533
Přírůstky	500	2 781	66	146 843	150 190
Úbytky	–	–	-66	–	-66
Přeúčtování do podrozvahové evidence	–	-19 879	–	–	-19 879
Přeúčtování	43	-16 429	–	16 386	–
Zůstatek k 31. 12. 2015	5 032	7 442	446	682 858	695 778
Oprávký					
Zůstatek k 1. 1. 2015	3 223	–	–	403 366	406 589
Odpisy	683	–	–	89 527	90 210
Oprávký k úbytkům	–	–	–	–	–
Přeúčtování	–	–	–	–	–
Zůstatek k 31. 12. 2015	3 906	–	–	492 893	496 799
Zůstatková hodnota 1. 1. 2015	1 266	40 969	446	116 263	158 944
Zůstatková hodnota 31. 12. 2015	1 126	7 442	446	189 965	198 979

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
Pořizovací cena									
Zůstatek k 1. 1. 2015	6 559 072	135 060 052	19 292 785	865 569	8 359 234	2 902 361	913	204 703	173 244 689
Přírůstky	8 871	169 074	159 046	174 060	–	25 887 651	600	3 193 802	29 593 104
Úbytky	-7 599	-1 134 461	-348 842	-22 169	–	-1 388	–	-2 117 749	-3 632 208
Přeúčtování do podrozvahy	–	–	–	–	–	-26 987 281	–	–	-26 987 281
Přeúčtování	16	60 270	87 025	6 760	–	-154 072	1	–	–
Zůstatek k 31. 12. 2015	6 560 360	134 154 935	19 190 014	1 024 220	8 359 234	1 647 271	1 514	1 280 756	172 218 304
Oprávký									
Zůstatek k 1. 1. 2015	–	84 324 967	14 343 178	534 136	3 540 080	–	26	–	102 742 387
Odpisy [1]	–	2 690 482	662 967	62 748	557 282	–	114	–	3 973 593
Jiné přírůstky [2]	–	8 081	12 584	3 598	–	–	–	–	24 263
Oprávký k úbytkům	–	-1 034 095	-328 470	-21 530	–	–	–	–	-1 384 095
Přeúčtování	–	-131	358	-227	–	–	–	–	–
Zůstatek k 31. 12. 2015	–	85 989 304	14 690 617	578 725	4 097 362	–	140	–	105 356 148
Opravné položky									
Zůstatek k 1. 1. 2015	6 648	137 242	1 821	175	–	66 445	–	–	212 331
Změna stavu opr. položek	258	-40 479	-1 776	-115	–	-6 735	–	–	-48 847
Zůstatek k 31. 12. 2015	6 906	96 763	45	60	–	59 710	–	–	163 484
Zůstatková hodnota 1. 1. 2015	6 552 424	50 597 843	4 947 786	331 258	4 819 154	2 835 916	887	204 703	70 289 971
Zůstatková hodnota 31. 12. 2015	6 553 454	48 068 868	4 499 352	445 435	4 261 872	1 587 561	1 374	1 280 756	66 698 672

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

[2] Přírůstky vzniklé jiným způsobem než odpisy, tzn. přírůstky při nálezů majetku nebo přírůstky vzniklé bezúplatným převodem majetku.

Nejvýznamnější přírůstky hmotného majetku zařazeného do užívání v roce 2015 představují bezúplatné převody majetku v reprodukční pořizovací ceně 161 841 tis. Kč. Jedná se například o realizaci přeložek kabelových sítí SŽDC a realizaci úprav přejezdových zabezpečovacích zařízení od ČEPS, a.s., stavební objekty ŽDC v rámci vyvolané investice „Otrokovice – vjezd do průmyslového areálu Toma a.s., křížení se železniční tratí“ od města Otrokovice a rekonstrukce zabezpečovacího zařízení v trati Sednice – Příbor, kde investorem byla firma ČEZ Distribuce.

Nejvýznamnější úbytky hmotného majetku v roce 2015 představuje likvidace majetku z důvodu nové investiční výstavby v souvislosti s modernizací železničních koridorů v pořizovací ceně 1 342 359 tis. Kč a zůstatkové ceně 120 581 tis. Kč a prodej majetku v pořizovací ceně 12 940 tis. Kč a zůstatkové ceně 4 605 tis. Kč.

K 31. prosinci 2015 organizace eviduje nedokončený dlouhodobý hmotný majetek ve výši 1 587 561 tis. Kč. V této položce je evidován nedokončený dlouhodobý hmotný majetek, který je pořizován z dotací, a to v pořizovací ceně 1,25 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. 2015. Jedná se např. o modernizaci trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, rekonstrukci žst. Olomouc, modernizaci trati Praha-Běchovice – Úvaly.

Přírůstky nedokončeného majetku představují především pořizovací cenu železničních koridorů a staveb modernizace a rekonstrukce železniční dopravní cesty realizované v roce 2015, u nichž nedošlo do 31. 12. 2015 k zaúčtování dotace, ze které jsou financovány. Přeúčtování do podrozvahy je provedeno v okamžiku zúčtování investiční dotace, která poníží pořizovací cenu majetku. V roce 2015 byl na podrozvahové účty převeden dotovaný hmotný a nehmotný majetek v celkové hodnotě 27 007 160 tis. Kč (2014 – 11 503 766 tis. Kč).

Na základě aktualizace Metodického pokynu pro příjemce podpory z Operačního programu Doprava (2007–2013) pro výzvu 1 bylo SŽDC jako příjemci dotací umožněno uplatnit v rámci žádostí o platbu zálohové faktury, které svou výší odpovídají předpokládané fakturaci za plnění nákladů, které vzniknou počátkem roku 2016. Takto vzniklé zálohy uplatněné v roce 2015 na pořízení investic souvisejících zejména se stavebními díly modernizace a rekonstrukce železniční dopravní cesty jsou vykázány v pozici Zálohy na pořízení dlouhodobého hmotného majetku a k 31. prosinci 2015 činí 1 280 756 tis. Kč. Zálohy budou zúčtovány v průběhu roku 2016.

4.2.2. Investiční dotace

Celková částka přijatých investičních dotací za rok 2014 a 2015:

	1. 1. – 31. 12. 2014	1. 1. – 31. 12. 2015
SFDI na výstavbu a modernizaci, nár. podíl, OPD, EIB	12 376 110	31 096 926
Předfinancování	67 744	143 240
Investiční dotace ze SFDI celkem včetně předfinancování	12 443 854	31 240 166
Fondy EU	202 787	139 635
Příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	–	28 319
Státní fond životního prostředí	2 668	5 041
Investiční dotace celkem	12 649 309	31 413 161

Dotace ze SFDI na výstavbu a modernizaci zahrnují finanční prostředky z „Operačního programu Doprava“ (OPD) a dotace ze SFDI na projekty financované z národních zdrojů. Evropský podíl předfinancovává SFDI a zároveň se i částečně na financování podílí. V souvislosti s ukončením programu OPD1 došlo v roce 2015 k vyššímu čerpání dotací ze SFDI v celkové výši 31 240 166 tis. Kč. V roce 2015 byly poskytnuty finanční prostředky z Operačního programu Doprava ve výši 24 259 522 tis. Kč a v roce 2014 ve výši 6 553 495 tis. Kč. Dotace přijaté ze SFDI formou předfinancování v roce 2015 činily 143 240 tis. Kč a v roce 2014 činily 67 744 tis. Kč.

Fondy EU ve výši 139 635 tis. Kč zahrnují dotaci na OPŽP ve výši 85 690 tis. Kč a dotaci na TP OPD ve výši 53 945 tis. Kč.

4.2.3. Majetek neuvedený v rozvaze

Hodnota dlouhodobého majetku financovaného z dotací a z ostatních zdrojů zaúčtovaného na podrozvahových účtech k 31. 12. 2015 činí 195 762 067 tis. Kč. K 31. 12. 2014 činila pořizovací cena 169 133 580 tis. Kč.

Celková hodnota drobného hmotného majetku neuvedeného v rozvaze k 31. 12. 2015 je 896 019 tis. Kč a k 31. 12. 2014 byla 808 450 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
Požizovací cena									
Zůstatek k 1. 1. 2015	42 920	25 678	4 064	617 347	100 776 478	27 364 738	337 428	39 964 927	169 133 580
Přírůstky (Přeúčtování z rozvahy)	–	–	19 879	–	–	–	–	26 987 281	27 007 160
Úbytky	–	–	-4	-43	-79 770	-57 929	–	-240 927	-378 673
Přeúčtování (včetně uvedení do užívání)	24 344	113	-20 408	93 160	9 351 998	2 510 109	21 444	-11 980 760	–
Zůstatek k 31. 12. 2015	67 264	25 791	3 531	710 464	110 048 706	29 816 918	358 872	54 730 521	195 762 067

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 2015 představují stavby Modernizace traťového úseku Praha-Běchovice – Úvaly, Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl.n., I. část – žst. Praha-Hostivař, Modernizace trati Rokycany – Plzeň, Revitalizace trati České Budějovice – Volary, Rekonstrukce trati Klatovy – Železná Ruda, Rekonstrukce žst. Olomouc, Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín – 2. část žst. Český Těšín.

Nejvýznamnější úbytek nedokončeného hmotného majetku v podrozvaze v roce 2015 představuje likvidace staveb z důvodu nové investiční výstavby.

4.2.5. Majetek daný do zástavy

SŽDC neměla k 31. 12. 2015 ani k 31. 12. 2014 žádný majetek zatížený zástavním právem.

4.2.6. Majetek ve finančním a operativním pronájmu

V roce 2015 nebyl v SŽDC nově pořízen dlouhodobý majetek na leasing. K 31. 12. 2015 eviduje SŽDC dlouhodobý majetek pořízený na operativní a zpětný leasing v celkové pořizovací ceně 418 109 tis. Kč, což je shodné jako k 31. 12. 2014. 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 2015 SŽDC bezúplatně pořídila dlouhodobý hmotný majetek v reprodukční pořizovací ceně 155 980 tis. Kč (2014 – 51 044 tis. Kč), formou delimitací ve výši 5 861 tis. Kč, darem nabyta dlouhodobý majetek v reprodukční pořizovací ceně 4 tis. Kč (2014 – 13 201 tis. Kč) a drobný hmotný majetek v reprodukční pořizovací ceně 11 411 tis. Kč (2014 – 0 Kč). Celkem za rok 2015 173 256 tis. Kč. Kumulativně do konce roku 2015 eviduje SŽDC bezúplatně nabytý nebo darem získaný dlouhodobý majetek v pořizovací ceně 2 844 123 tis. Kč (2014 – 2 670 867 tis. Kč). Bezúplatně pořízený a darovaný majetek představuje majetek zařazený do evidence dlouhodobého hmotného majetku a drobného 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, ČEZ Distribuce nebo měst a obcí, kdy majetek spadá pod železniční dopravní cestu, která přísluší ze zákona do správy SŽDC.

4.3. Zásoby

	Zůstatek k 31. 12. 2014	Zůstatek k 31. 12. 2015
Materiál na skladě	390 994	732 437
Materiál na cestě	60	67
Nedokončená výroba	342	217
Zboží na skladě	6	5
Zálohy poskytnuté na zásoby	67	242
Opravná položka k zásobám	-19 990	-17 923
Zásoby celkem	371 479	715 045

Nárůst vyzískaného materiálu (materiál na skladě) vznikl odkoupením materiálu od firmy KLEMENT a.s. dle dohody o ukončení Smlouvy o dílo za zhotovení stavby ve výši 159 136 tis. Kč. K dalšímu navýšení došlo u OŘ Praha, a to o 107 223 tis. Kč, kde se jednalo o zrušené akce či akce přesunuté do roku 2016.

Opravné položky ve výši 17 923 tis. Kč byly realizovány 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. Dlouhodobé pohledávky – pohledávky z obchodních vztahů

	Zůstatek k 31. 12. 2014	Zůstatek k 31. 12. 2015
Dlouhodobé pohledávky do splatnosti	74 351	279 603
Celkem	74 351	279 603

Nárůst dlouhodobých pohledávek je způsoben přeúčtováním pohledávky vůči ČD Cargo v částce 186 694 tis. Kč z titulu odebrané a neuhrazené elektrické energie po realizované smírné dohodě uzavřené v roce 2015.

4.5. Krátkodobé pohledávky

4.5.1. Pohledávky z obchodních vztahů

	Zůstatek k 31. 12. 2014	Zůstatek k 31. 12. 2015
Krátkodobé pohledávky do splatnosti	1 351 507	1 209 214
Krátkodobé pohledávky po splatnosti	851 149	891 575
Celkem	2 202 656	2 100 789

Opravná položka k pochybným pohledávkám k 31. prosinci 2015 činila 427 053 tis. Kč (2014 – 714 393 tis. Kč).

Podstatnou výši pohledávek ve splatnosti i po splatnosti tvoří pohledávky za použití dopravní cesty a využívání komunikačních technologií za ČD a ČD Cargo a pohledávka za ČD Telematika vyplývající z Dodatku č. 2 ke Smlouvě o provozování vysokokapacitní přenosové telekomunikační sítě.

Celková výše pohledávek, které jsou k rozvahovému dni po splatnosti více než 5 let, činí 184 744 tis. Kč (brutto), k těmto pohledávkám jsou vytvořeny opravné položky ve 100% výši. Jedná se o pohledávky po zahájení soudního řízení, případně pohledávky v konkurzním či insolvenčním řízení. Z těchto pohledávek je nejvyšší pohledávka za bývalými jugoslávskými železnicemi, kterou SŽDC převzala při transformaci v roce 2003, ve výši 112 981 tis. Kč (brutto), k níž je vytvořena 100% opravná položka.

4.5.2. Krátkodobé poskytnuté zálohy

Krátkodobé poskytnuté zálohy činí 1 247 453 tis. Kč (2014 – 131 494 tis. Kč) a zahrnují zejména zálohy uhrazené zhotovitelům akcí v rámci činností oprav a udržování ŽDC. V roce 2015 bylo na financování nákladů na opravu a údržbu ŽDC využito zdrojů EU prostřednictvím OPD, který umožnil uplatnit v rámci žádostí o platbu zálohové faktury, které svou výší odpovídají předpokládané fakturaci za plnění nákladů, které vzniknou počátkem roku 2016. Tyto zálohy budou zúčtovány v průběhu 1. pololetí roku 2016.

4.6. Krátkodobý finanční majetek

Celková hodnota krátkodobého finančního majetku činila k 31. 12. 2015 795 268 tis. Kč (2014 – 905 167 tis. Kč). Z toho nejvýznamnější položkou je zůstatek bankovních účtů ve výši 793 120 tis. Kč (2014 – 902 620 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. 2015 do 31. 12. 2015

	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. 2015	54 025 970	997 065	840 852	6 232	1 932 431	-6 373	-2 364 118	55 432 059
Inventarizační nálezy majetku	–	1 987	–	–	–	–	–	1 987
Bezúplatné převody majetku a ostatní převody	17 166	167 395	–	–	–	–	–	184 561
Privatizovaný majetek	-1 472	–	–	–	–	–	–	-1 472
Rozdělení výsledku hospodaření	–	–	-431 687	–	-1 932 431	–	2 364 118	–
Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb	–	–	–	-137 539	–	–	–	-137 539
Tvorba fondu kulturních a sociálních potřeb	–	–	-117 895	131 307	–	–	–	13 412
Jiný výsledek hospodaření	–	–	–	–	–	-594	–	-594
Výsledek hospodaření za běžné období	–	–	–	–	–	–	-1 055 783	-1 055 783
Zůstatek k 31. 12. 2015	54 041 664	1 166 447	291 270	–	–	-6 967	1 055 783	54 436 631

Hodnota základního kapitálu byla v roce 2015 v souladu s Českým účetním standardem č. 22 snížena o zůstatkovou hodnotu privatizovaného majetku.

Základní kapitál byl v roce 2015 ovlivněn delimitací – bezúplatně přijatý majetek činí 5 861 tis. Kč (2014 – 51 044 tis. Kč) a předaný 2 262 tis. Kč (2014 – 19 934 tis. Kč). Ostatní úbytek základního kapitálu byl zejména z důvodu oprav chyb v katastru nemovitostí.

Z důvodu zpřesňování transformace ČD, s.o., byl základní kapitál zvýšen o 13 584 tis. Kč vyřešením sporného vlastnictví k majetku z transformace bývalé ČD, s.o. V roce 2015 byly na základě provedení fyzické inventarizace zařazeny pozemky v reprodukční pořizovací ceně 1 987 tis. Kč (2014 – 2 274 tis. Kč).

Zvýšení hodnoty kapitálových fondů o 167 395 tis. Kč bylo způsobeno bezúplatnými převody majetku. Nejvýznamnějšími přírůstky byly převody majetku z titulu vyvolaných investic od statutárního města Otrokovice ve výši 67 308 tis. Kč a od ČEZ Distribuce ve výši 51 107 tis. Kč.

4.9. Rezervy

	Zůstatek k 31. 12. 2014	Tvorba	Čerpání	Zůstatek k 31. 12. 2015
Rezerva na soudní spory s ČEZ Prodej	2 195 284	66 491	1 093 240	1 168 535
Rezerva na ostatní soudní spory	23 706	13 512	3 354	33 864
Rezerva na odškodnění pracovních úrazů a nemocí z povolání	52 516	45 060	52 516	45 060
Rezerva na příplatky k důchodům	27 927	22 576	27 927	22 576
Rezerva na nevyplacené mzdové osobní a ostatní náklady	50 000	120 000	50 000	120 000
Rezerva na porušení rozpočtové kázně	183 369	461 340	20 768	623 941
Rezervy celkem	2 532 802	728 979	1 247 805	2 013 976

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 na soudní spory představuje rezerva na náhradu škody uplatněné ČEZ Prodej, s.r.o., z titulu neodebrání nasmlouvaného množství elektrické energie v roce 2011 (viz bod 6.2.1.). V roce 2015 došlo k ukončení sporu a poté úhradě jistiny i úroků vztahující se k náhradě škody uplatněné společností ČEZ Prodej, s.r.o., z titulu neodebrání nasmlouvaného množství elektrické energie za rok 2010, proto byla rozpuštěna část rezervy ve výši 1 093 240 tis. Kč.

Rezerva na porušení rozpočtové kázně je vytvořena na platební výměry přijaté od SFÚ a na očekávané platební výměry vycházející z kontrolních zjištění šetření SFÚ známých vedení SŽDC do 31. prosince 2015.

4.10. Dlouhodobé závazky

4.10.1. Závazky z obchodních vztahů

Druh závazku	31. 12. 2014	31. 12. 2015
Pozastávky	544 362	19 204
Vádia, kauce, jistoty	3 000	3 000
Peněžní kauce přijaté od odběratelů	17 258	18 203
Celkem	564 620	40 407

V roce 2015 SŽDC smluvně zajistilo případné záruční opravy na stavbách prostřednictvím bankovních záruk od zhotovitelů. To způsobilo snížení pozastávek z dodavatelských faktur.

4.10.2. Jiné závazky

Věřitel	31. 12. 2014	31. 12. 2015
MF ČR – úhrada dle státní záruky za úroky z úvěrů po prominutí	124 660	85 241
MF ČR – úhrada dle státní záruky za jistiny z úvěrů po prominutí	893 450	599 903
Celkem	1 018 110	685 144

Jiné závazky představují závazky za státem, tj. Ministerstvem financí ČR, 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 2015 byly prominuty závazky ve výši 1 727 mil. Kč a v roce 2014 ve výši 2 087 mil. Kč.

4.11. Krátkodobé závazky

4.11.1. Závazky z obchodních vztahů

	31. 12. 2014	31. 12. 2015
Závazky do splatnosti	2 603 052	2 153 755
Závazky po splatnosti	81 027	66 207
Závazky z obchodních vztahů celkem	2 684 079	2 219 962

Podstatná část závazků ve lhůtě splatnosti se týká investiční výstavby provedené zhotoviteli STRABAG Rail a.s., Subterra a.s. a Skanska a.s.

Závazky, které mají k rozvahovému dni dobu splatnosti delší než 5 let, neexistují.

4.11.2. Stát - daňové závazky a dotace

Druh závazku	Zůstatek k 31. 12. 2014	Zůstatek k 31. 12. 2015
Nevyčerpané investiční dotace ze SFDI	80 532	1 149 800
Vratná dotace SFDI – TEN-T	27 958	89 596
Vratná dotace SFŽP – OPŽP	18 727	11 491
Vratná dotace – OPD	70 421	1 158
Investiční dotace TEN-T	136 120	–
Nevyčerpaná neinvestiční dotace TEN-T	2 457	14 467
Neinvestiční dotace na opravy a údržbu	112 181	–
Neinvestiční dotace na jmenovité akce OPD	26 228	428
Nevyčerpaná neinvestiční dotace na akce OPŽP	200	–
Příspěvky měst, obcí, krajů a dalších subjektů na investice	–	109
Daň z příjmů sražená zaměstnancům	61 320	79 659
Ostatní daně	1 017	1 117
Daňové závazky a dotace celkem	537 161	1 347 825

Převážná část zůstatku investičních dotací k 31. 12. 2015 je představována závazkem z nevyčerpaných dotací ze SFDI ve výši 1 149 800 tis. Kč (2014 – 80 532 tis. Kč).

Mezi hlavní důvody nedočerpání limitu roku 2015 do plné výše limitu u investic patří zejména značné navýšení počtu projektů i finančního objemu. Z důvodu vysokého počtu staveb došlo k dílčímu nedočerpání celkového zaslíbeného objemu zejména vlivem nemožnosti vykoupit potřebné pozemky, komplikacemi v územních a stavebních řízeních a nedodržením termínů na odevzdání dokumentací ze strany zhotovitelů přípravy.

V roce 2014 byl zůstatek z předfinancování investičních dotací ve smyslu vratné dotace (viz bod 3.10.) u staveb spolufinancovaných ze zdrojů EU, a to ve výši 117 106 tis. Kč, v roce 2015 je zůstatek z předfinancování staveb 102 245 tis. Kč.

V roce 2015 byly čerpány dotace financované z OPD na jmenovité neinvestiční akce. Daňové nedoplatky u místně příslušných finančních orgánů SŽDC neeviduje.

4.11.3. Krátkodobé přijaté zálohy

Krátkodobé přijaté zálohy k 31. 12. 2015 činí 126 529 tis. Kč (2014 – 103 448 tis. Kč). Zálohy jsou přijaté na vedlejší služby související s pronájmem bytových i nebytových prostor, na poskytnutí věcných břemen, kdy SŽDC je osoba povinná, a dále na zálohy za odběr elektrické energie.

4.12. 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. Tento úvěr je zajištěn směnkami, které jsou po provedených úhradách likvidovány.

Banka	Splatnost úvěrů	Měna	Zůstatek k 31. 12. 2014	Čerpání 1.– 12. 2015	Splátky 1.– 12. 2015	Kurzové rozdíly	Zůstatek k 31. 12. 2015
I. koridor:							
KfW Frankfurt	30. 12. 2015	EUR	35 439	–	34 656	783	–
EIB Lucemburk	15. 4. 2017	EUR	349 735	–	137 459	7 733	204 543
KfW Frankfurt	30. 12. 2018	EUR	340 094	–	83 145	8 319	248 630
II. koridor:							
EIB Lucemburk	30. 11. 2016	EUR	739 333	–	362 833	16 167	360 333
EIB Lucemburk	15. 12. 2020	EUR	1 901 143	–	311 000	45 857	1 544 286
KfW Frankfurt	30. 6. 2017	EUR	708 778	–	277 376	16 872	414 530
Mezisoučet			4 074 522	–	1 206 469	95 731	2 772 322
Racionalizační akce							
Česká spořitelna, a.s.	31. 12. 2018	CZK	674 995	–	225 000	–	449 995
Mezisoučet			674 995	–	225 000	–	449 995
Celkem			4 749 517	–	1 431 469	95 731	3 222 317

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

	Splatné v roce 2016	Splatné v následujících letech	Celkem
Dlouhodobé úvěry	1 389 782	1 832 535	3 222 317
Celkem	1 389 782	1 832 535	3 222 317

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 ČR. V okamžiku úhrady splátky státem je daná položka převedena na účet Jiných dlouhodobých závazků. V roce 2015 Ministerstvo financí ČR na jistinách zaplatilo celkem 1 206 469 tis. Kč (2014 – 1 781 813 tis. Kč).

Dluhová služba vyplývající z negarantovaného úvěru poskytnutého Českou spořitelnou, a.s., byla hrazena z vlastních zdrojů ve výši 225 000 tis. Kč (2014 – 75 000 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

	31. 12. 2014	31. 12. 2015
Závazek z titulu cash poolového účtu	1 236 902	1 432 455
Kontokorentní účet	264 323	763 363
Krátkodobé bankovní úvěry	1 501 225	2 195 818

Nárůst čerpání kontokorentního úvěru je způsoben provedením úhrad platebních příkazů SFÚ za porušení rozpočtové kázně. Smlouva o kontokorentním úvěru je uzavřena na dobu dvanácti měsíců.

V závěru roku 2015 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. Výnosy příštích období

Výnosy příštích období činí 1 336 498 tis. Kč (2014 – 74 191 tis. Kč) a zahrnují především časové rozlišení očekávaných objemů neinvestičních dotací od SFDI a úhrad pozastávek prací provedených do 31. 12. 2015 v souladu s účetní politikou popsanou v části 3.10. Tyto finanční prostředky budou požadovány na SFDI v roce 2016.

4.14. Odložená daň

Odložená daň je tvořena následujícími tituly:

	31. 12. 2014	31. 12. 2015
Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	-4 103 285	-4 149 479
Opravné položky k majetku	39 080	29 750
Opravné položky k zásobám	3 798	3 405
Pohledávky z obchodních vztahů	59 993	54 513
Rezervy	481 233	264 107
Daňové ztráty	1 425 524	1 378 402
Celkem odložená daň (pohledávka +, závazek -)	-2 093 657	-2 419 302
Nezaúčtovaná odložená daň	-1 425 524	-1 099 879
Celkem zaúčtovaná odložená daň (pohledávka +, závazek -)	-3 519 181	-3 519 181

SŽDC eviduje daňové ztráty ve výši 7 254 749 tis. Kč (2014 – 7 502 756 tis. Kč) za roky 2013–2015 (údaje za rok 2015 vychází z předběžného propočtu daňové ztráty).

V souladu s účetními postupy uvedenými v bodě 3.9. byla pro výpočet odložené daně použita daňová sazba 19 % (2014 – 19 %).

4.15. Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb

Položka	Rok 2014	Rok 2015
Výnosy z použití dopravní cesty ČD – nákladní doprava	33 877	38 234
Výnosy z použití dopravní cesty ČD – osobní doprava	1 784 869	1 770 086
Výnosy z použití dopravní cesty ČD Cargo, a.s.	1 481 260	1 467 050
Výnosy z použití dopravní cesty mimo skupinu ČD – nákladní doprava	774 716	811 728
Výnosy z použití dopravní cesty mimo skupinu ČD – osobní doprava	118 604	132 247
Výnosy za přidělenou kapacitu	91 122	102 616
Tržby za nájmy	233 326	230 334
Tržby za ostatní externí služby	452 337	485 656
Tržby za elektrickou energii	1 620 116	1 609 022
Tržby od cizích dopravců za poskytnuté služby (mimořádné zásilky apod.)	2 539	2 875
Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb celkem	6 592 766	6 649 848

Veškeré výnosy byly realizovány v tuzemsku.

Výnosy za osobní dopravu u rozhodujícího dopravce ČD mírně klesly, ale tento pokles je kompenzován nárůstem u ostatních osobních dopravců (RegioJet a.s., LEO Express a.s.). Osobní doprava tak zůstala na úrovni roku 2014.

V nákladní dopravě i rok 2015 potvrdil, že se podařilo zastavit klesající trend výnosů. Opět pokles u hlavního nákladního dopravce ČD Cargo byl kompenzován nárůstem u jiných nákladních dopravců (např. METRANS, a.s.). Celkově nákladní doprava zaznamenala mírný nárůst.

4.16. Spotřeba materiálu a energií

Položka	Rok 2014	Rok 2015
Náklady na spotřebu materiálu	771 401	932 766
<i>Z toho – zadatelná činnost</i>	314 780	418 289
Náklady na spotřebu energie	404 305	376 057
Náklady na spotřebu vody	8 310	8 073
Náklady na spotřebu tepla	71 242	61 494
Náklady na spotřebu plynu	25 125	23 008
Náklady na nákup energie	1 280 841	1 270 665
Náklady na spotřebu pohonných hmot	112 422	93 164
Ostatní	6 857	5 781
Spotřeba celkem	2 680 503	2 771 008

4.17. Nákup služeb

Položka	Rok 2014	Rok 2015
Náklady na opravy a udržování stavebního charakteru bez ZČ	31 070	6 506 569
<i>Z toho akce OPD</i>	–	6 475 520
Náklady na opravy bytů bez ZČ	26 099	28 386
Náklady na služby od statutárního auditora	3 352	1 703
<i>Z toho: – náklady za povinný audit účetní závěrky pro daný rok</i>	850	850
– náklady za jiné ověřovací služby	–	–
– náklady za daňové poradenství	–	–
– náklady za jiné neauditorské služby	2 502	853
Náklady na součinnost při přidělování kapacity dopravní cesty	496	564
Zadatelná činnost	6 863 773	5 498 713
<i>Z toho: – opravy a udržování stavebního charakteru</i>	5 357 104	4 393 607
– ostatní	1 506 669	1 105 106
Ostatní	1 752 640	1 705 674
<i>Z toho: – opravy a udržování</i>	1 358 017	918 859
– nájemné, software do 60 tis. Kč, úklid nástupišť apod.	394 623	786 815
Služby celkem	8 677 430	13 741 609

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. V roce 2015 bylo na financování nákladů na opravu a údržbu ŽDC využito zdrojů EU prostřednictvím OPD. Značný nárůst byl způsoben realizací velkého počtu akcí v roce 2015, které v předchozím roce byly ve fázi přípravy, a obdržením větší sumy dotací než v roce 2014.

4.18. Změna stavu rezerv a opravných položek

Položka	Rok 2014	Rok 2015
Změna stavu rezerv	295 149	-518 826
Změna stavu opravných položek k pohledávkám	-70 692	-291 001
Změna stavu opravných položek k dlouhodobému hmotnému majetku	-19 226	-48 849
Změna stavu opravných položek k zásobám	17 451	-2 068
Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti celkem	222 682	-860 744

V roce 2015 změnu stavu rezerv ovlivnilo zejména částečné odúčtování rezervy na náhradu škody a úroky z prodlení za neodebranou elektrickou energii od ČEZ Prodej, s.r.o. Dále byla vytvořena rezerva na platební výměry od SFÚ za porušení rozpočtové kázně.

U opravných položek k pohledávkám došlo k rozpuštění opravné položky k pohledávkám vůči ČD Cargo z důvodu uzavření Dohod o narovnání mezi ČD Cargo a SŽDC v roce 2015.

4.19. Ostatní provozní výnosy

Položka	Rok 2014	Rok 2015
Dotace SFDI na opravy a udržování železniční dopravní cesty	11 413 263	11 103 390
Dotace SFDI na opravy a údržbu po povodních	534 376	38 876
Neinvestiční dotace ze státního rozpočtu	548 760	1 978 922
Neinvestiční dotace ze SFDI – účelově vázané	18 191	25 371
Neinvestiční dotace – program OPD	6 443	9 835
Dotace SFDI na jmenovité akce neinvestiční	249 103	10 281
Dotace na jmenovité akce spolufinancované z OPD	120 098	6 778 693
Dotace SFDI na neinvestiční akce spolufinancované z OPŽP	2 054	4 128
Ostatní dotace	873	6 589
Prominutí závazku	2 087 251	1 727 091
Tržby z výzisku materiálu	290 889	486 665
Přijaté smluvní pokuty a úroky z prodlení	51 147	136 238
Nároky na náhrady za manka a škody	30 406	113 013
Ostatní	66 552	58 150
Ostatní provozní výnosy celkem	15 419 406	22 477 242

Ostatní provozní výnosy představují především přijaté dotace na provozuschopnost ze SFDI na opravy a údržbu železniční dopravní cesty ve výši 11 103 390 tis. Kč. Dále jsou to dotace na neinvestiční jmenovité akce spolufinancované z OPD ve výši 6 778 693 tis. Kč. Navýšení těchto dotací oproti roku 2014 bylo způsobeno tím, že v roce 2014 byly akce ve fázi přípravy a v roce 2015 došlo k jejich realizaci.

Neinvestiční dotace ze SR tvoří v roce 2015 přijaté finanční prostředky na úhradu činností souvisejících s obsluhou dráhy ve výši 847 660 tis. Kč a dále na úhradu sankce ČEZ za neodebrané elektrické energie v částce 1 131 262 tis. Kč.

4.20. Ostatní provozní náklady

Položka	Rok 2014	Rok 2015
Neinvestiční a investiční úroky z prodlení	–	310 841
Pokuty a penále	429	6 810
Odpisy pohledávek	31 080	6 013
Odpis zmařených investic	73	1 311
Vyplacené renty	10 471	9 423
Náklady spojené s nezaměstnáním osob se sníženou pracovní schopností	30 438	30 472
Pojistné majetku a odpovědnosti	63 991	62 261
Členské příspěvky	7 258	9 185
Manka a škody	-330	611
Škody v odpovědnosti způsobené na cizím majetku	13 992	825 856
Náklady vyplývající z Prohlášení o dráze	–	428 865
Ostatní	15 097	33 997
Ostatní provozní náklady celkem	172 499	1 725 645

Významný nárůst neinvestičních a investičních úroků z prodlení je způsoben úhradou úroku z prodlení za soudní spor ČEZ ve výši 310 481 tis. Kč. Škody v odpovědnosti způsobené na cizím majetku ovlivnila úhrada škody ČEZ za neodebrané elektrické energie ve výši 805 474 tis. Kč. Bližší popis viz bod 6.2.1.

Z Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro jízdní řád 2015 nově vyplývá pro SŽDC povinnost úhrady náhradní autobusové dopravy v případě, pokud SŽDC zajistí, v souladu s povinností mu uloženou ustanovením § 36, písm. g) zákona o dráhách, náhradní autobusovou dopravu za přerušovanou drážní dopravu z důvodu plánovaného omezení provozování dráhy. V takovém případě uhradí SŽDC dopravci jednorázovou částku 1 550 Kč za každý vlak, který byl v celé plánované trase nebo v její části nahrazen autobusovou dopravou. Celková částka úhrady pro dopravce za rok 2015 je ve výši 428 865 tis. Kč.

4.21. Ostatní finanční výnosy

Finanční výnosy zahrnují zejména kurzové zisky z přepočtu cizoměnových transakcí.

4.22. 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 2014 a 2015:

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 *)	44	88 221	22 456	2 109	112 786
Celkem	17 155	6 004 242	2 014 853	440 608	8 459 703

*) Mzdové náklady roku 2014 (včetně nákladů bývalých zaměstnanců) čerpané z rezervy vytvořené v roce 2014 činí 6 073 tis. Kč.

2015	Průměrný počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. zabezpečení a zdrav. pojištění	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	17 305	6 363 605	2 139 002	451 183	8 953 790
Vedení *)	6	24 190	4 298	65	28 553
Celkem	17 311	6 387 795	2 143 300	451 248	8 982 343

*) V návaznosti na usnesení vlády ČR č. 606 ze dne 29. 7. 2015 byl překvalifikován okruh vedoucích zaměstnanců tak, že zahrnuje vedoucí zaměstnance SŽDC, na které se toto usnesení vztahuje.

K 1. 1. 2015 zaměstnávala SŽDC 17 331 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 2015 nedošlo k zásadním změnám organizační struktury organizačních jednotek. Z důvodu dosažení optimálního počtu provozních zaměstnanců v segmentu infrastruktury pokračoval na základě rozhodnutí Správní rady SŽDC ze září 2014 nábor těchto zaměstnanců do odborných správ tratí, elektrotechniky a energetiky a sdělovací a zabezpečovací techniky. Z celkového počtu 469 zaměstnanců schválených k přijetí, jich bylo k 31. 12. 2015 přijato 93 %. K zajištění splnění stanovených cílů v oblasti investiční činnosti, přípravy projektů a také z důvodu naplnění tematických předběžných podmínek pro OPD 2014–2020 došlo k posílení i stavu počtu zaměstnanců úseku modernizace dráhy. Současně však pokračoval proces racionalizace a optimalizace související s předáváním investičních staveb do provozu, v jehož důsledku se snížil počet provozních zaměstnanců řízení provozu o 315 zaměstnanců. V průběhu roku 2015 bylo odstupné vyplaceno 194 zaměstnancům.

K 31. 12. 2015 bylo v SŽDC zaměstnáno 17 349 zaměstnanců vzhledem k výše uvedeným vlivům o 18 zaměstnanců více oproti stavu k 31. 12. 2014.

5.2. Poskytnuté půjčky, úvěry či ostatní plnění

Členové vedení organizace neobdrželi v letech 2014 a 2015 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 2015 byly členům správní rady vyplaceny odměny v celkové výši 1 794 tis. Kč (2014 – 2 656 tis. Kč).

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 (např. měření vlivu hluku budoucího provozu a následné případné budování protihlukových stěn) jsou součástí pořizovací ceny nové investiční výstavby.

Za rok 2015 se celkové neinvestiční náklady na oblast životního prostředí pohybovaly ve výši cca 299,2 mil. Kč (2014 – 365,7 mil. Kč). Investiční náklady za oblast protihlukové ochrany při modernizaci tratí byly vyčísleny na 257,9 mil. Kč (2014 – 80,2 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 2015 vyčísleny na 25,1 mil. Kč (2014 – 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 nabytí právní moci dne 22. 5. 2015. Po nabytí právní moci rozsudku SŽDC uhradila ČEZ Prodej, s.r.o., částku 1 131 262 tis. Kč a současně podala dovolání k Nejvyššímu soudu České republiky. Ve věci náhrady škody ve výši rozdílu mezi sjednaným a realizovaným náhradním prodejem za rok 2011 nebylo zatím soudně rozhodnuto. K 31. 12. 2015 tvoří SŽDC rezervu na tento soudní spor ve výši 1 168 535 tis. Kč (viz bod 4.9.).

6.2.2. ČD Cargo

ČD Cargo vystavovalo vůči SŽDC faktury za náhrady škody vyplývající ze zvýšených nákladů spojených s objízdnými trasami z důvodů výluk na tratích. SŽDC tyto faktury neuznávala a také o nich neúčtovala. ČD Cargo však takto vzniklé pohledávky jednostranně započítávalo proti SŽDC vystaveným fakturám za použití železniční dopravní cesty. SŽDC tyto jednorázové zápočty rovněž neuznávala a dne 17. 8. 2011 podala návrh k Městskému soudu v Praze na vydání platebního rozkazu na úhradu nedoplatku faktur za použití železniční dopravní cesty. ČD Cargo podalo proti soudem vydanému 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. K 31. 12. 2015 bylo na základě Dohody o narovnání uhrazeno společností ČD Cargo 86 636 tis. Kč. K tomuto datu byly pohledávky se splatností v roce 2016 přeúčtovány z dlouhodobých na krátkodobé.

ČD Cargo nezaplatilo část odebrané elektrické energie za rok 2009 fakturované ze strany SŽDC. SŽDC se žalobou domáhala vydání bezdůvodného obohacení ve výši 294 681 tis. Kč s příslušenstvím. Městský soud v Praze vydal platební rozkaz ve prospěch SŽDC. ČD Cargo podalo proti platebnímu rozkazu odpor. Dne 27. 2. 2015 byl Usnesením Vrchního soudu v Praze č.j. 3 Cmo 422/2012-250 schválen mezi stranami sporu soudní smír se sjednanými splátkami. Právní moc Usnesení ke dni 30. 3. 2015. V účetním období roku 2015 byly na základě tohoto Usnesení nově zaúčtovány krátkodobé a dlouhodobé pohledávky vůči ČD Cargo a zrušena daňová opravná položka v plné výši.

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:

Stav k 31. 12. 2015	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	42 806 301	15 180 973	57 987 274
IV. koridor	24 143 666	12 319 477	36 463 143
Celkem	146 725 826	27 500 450	174 226 276

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.

V roce 2015 schválila vláda ČR usnesením č. 269 termín dokončení III. a IV. tranzitního železničního koridoru v roce 2019 a výše uvedené celkové předpokládané náklady.

SŽDC je povinna na základě platné legislativy hradit tvorbu Fondu kulturních a sociálních potřeb (v roce 2016 předpoklad cca 115 mil. Kč), na základě platné Kolektivní smlouvy hradit svým zaměstnancům příspěvky na kapitálové životní pojištění a penzijní připojištění (v roce 2016 předpoklad cca 304 mil. Kč).

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 nesplacené pohledávky a závazky z obchodně přepravních vztahů a pohledávky a závazky z pracovněprávních vztahů svých zaměstnanců. Oba subjekty převzaly majetek a závazky v jejich účetních hodnotách.

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

I když bylo při dělení majetku na jednotlivé nástupnické organizace postupováno se snahou zajistit správné a právně konzistentní rozdělení majetku 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 2016 smluvně zajištěno financování od Státního fondu dopravní infrastruktury na investiční i neinvestiční činnosti ve výši 43 498 706 tis. Kč (2015 – 46 795 951 tis. Kč) a od Ministerstva dopravy ČR na neinvestiční činnosti ve výši 550 000 tis. Kč (2015 – 850 000 tis. Kč). Vedení SŽDC je přesvědčeno, že tento rozsah finančních prostředků umožní SŽDC poskytovat služby v obdobném rozsahu jako v roce 2015, 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:

	2014	2015
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – osobní doprava	1 784 869	1 770 086
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – nákladní doprava	33 877	38 234
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	50 273	51 411
Výnosy za elektrickou energii – SŽE	1 412 535	1 405 900
Výkony Hasičské záchranné služby	30 000	30 392
Výkony za provoz telekomunikačních sítí	59 725	61 478
Celkem	3 371 279	3 357 501

K 31. 12. 2015 eviduje SŽDC pohledávky a závazky za ČD v celkové čisté hodnotě 420 747 tis. Kč (2014 – 585 010 tis. Kč). Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů a poskytnutých záloh, činí za ČD 624 352 tis. Kč (2014 – 628 471 tis. Kč). Závazek z obchodních vztahů včetně přijatých záloh představuje částku ve výši 203 605 tis. Kč (2014 – 43 461 tis. Kč).

Výnosy SŽDC realizované ve vztahu k ČD Cargo:

	2014	2015
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – nákladní doprava	1 481 260	1 467 050
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	21 912	26 708
Výnosy za elektrickou energii – SŽE	240	503
Výkony Hasičské záchranné služby	3 800	15
Výkony za provoz telekomunikačních sítí	39 971	40 329
Celkem	1 547 183	1 534 605

K 31. 12. 2015 eviduje SŽDC pohledávky a závazky vůči ČD Cargo, jejichž celková čistá hodnota představuje pohledávku SŽDC ve výši 892 620 tis. Kč (2014 – 956 911 tis. Kč). Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů, činí za ČD Cargo 905 931 tis. Kč (2014 – 959 762 tis. Kč). Závazek z obchodních vztahů včetně přijatých záloh představuje částku ve výši 13 311 tis. Kč (2014 – 2 851 tis. Kč).

7.4. Privatizace

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

V roce 2015 bylo realizováno celkem 12 privatizačních projektů na majetek v účetním okruhu MOZ, jehož účetní zůstatková hodnota činila celkem 1 472 tis. Kč (2014 – 1 421 tis. Kč).

Z uvedeného počtu nebyly v roce 2015 realizovány privatizační projekty z bytového a z ostatního majetku mimo bytový fond. Byly realizovány pouze privatizační projekty formou doprivatizací pozemků po privatizaci bytového fondu.

K 31. 12. 2015 SŽDC eviduje majetek určený k úhradě závazků převzatých po ČD, s.o., uvedený v příloze zákona o transformaci v účetní zůstatkové hodnotě 596 530 tis. Kč. K 31. 12. 2014 činila účetní zůstatková hodnota tohoto majetku 601 179 tis. Kč.

7.5. Prodej majetku

7.5.1. Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh ZDC

Za rok 2015 bylo v okruhu Železniční dopravní cesty („ZDC“) uzavřeno celkem 212 obchodních případů prodeje nemovitého majetku po schválení vládou ČR, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 21 772 tis. Kč (2014 – 17 728 tis. Kč).

7.5.2. Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh MOZ

Za rok 2015 byl uzavřen celkem 1 obchodní případ prodeje z okruhu MOZ. Tržba dosáhla celkem 169 tis. Kč.

7.6. Pronájem majetku

7.6.1. Pronájem majetku vedený v účetním okruhu MOZ

K 31. 12. 2015 bylo evidováno 70 nájemních smluv na byty, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 1 878 tis. Kč (2014 – 1 919 tis. Kč).

Na ostatní majetek nemovitý mimo bytový fond bylo evidováno 184 nájemních smluv, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 43 194 tis. Kč (2014 – 44 378 tis. Kč).

Tržby z pronájmu tedy celkem činily 45 072 tis. Kč (2014 – 46 297 tis. Kč).

7.6.2. Pronájem majetku vedený v účetním okruhu ZDC

K 31. 12. 2015 bylo evidováno 2 176 nájemních smluv na byty, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 37 608 tis. Kč (2014 – 38 594 tis. Kč).

Na ostatní nemovitý majetek mimo bytový fond bylo evidováno 5 181 nájemních smluv, přičemž tržby z nich včetně movitého majetku dosáhly celkem 141 905 tis. Kč (2014 – 141 557 tis. Kč).

Tržby z pronájmu celkem činily 179 513 tis. Kč (2014 – 180 151 tis. Kč).

8.

Události po datu účetní závěrky

8.1. Změny v orgánech organizace

Usnesením č. 58/2015 ze dne 16. 12. 2015 byl zrušen stávající výbor pro audit a odměňování a s účinností k 1. 1. 2016 byl zřízen výbor pro audit, jehož členy byli jmenováni dosavadní členové Mgr. Milan Feranec, Ing. Vladimír Novotný, Ing. Václav Horák a novou členkou byla jmenována Ing. Eva Janoušková. Předsedou výboru pro audit byl zvolen Mgr. Milan Feranec.

8.2. Záměr převodu části závodu na SŽDC

Na svém zasedání dne 21. 12. 2015 schválila vláda České republiky záměr převodu části závodu Českých drah, a.s., tvořenou nádražními budovami a pozemky pod těmito budovami. V dubnu 2016 projednala realizaci tohoto záměru Správní rada SŽDC a orgány ČD, a.s.

8.3. Nová legislativa

Vedení SŽDC v současné době provádí analýzu pravděpodobných dopadů níže uvedených zákonů, které budou pro SŽDC v roce 2016 a následujících relevantní:

- zákon č. 128/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony,
- zákon č. 129/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů.

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

V Praze, dne 25. května 2016



Ing. Pavel Surý
generální ředitel

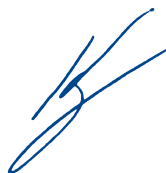
Osoby odpovědné za výroční zprávu

Čestné prohlášení

Prohlašujeme, že údaje uvedené ve výroční zprávě za rok 2015 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

Závěrka vydání této výroční zprávy je ke dni 25. 5. 2016.



94

Počet dopravců

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 2015

V souladu s ustanovením § 18 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, zveřejňujeme k 1. 3. 2016 výroční zprávu za rok 2015 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.

a) počet podaných žádostí o informace	79
počet vydaných rozhodnutí o odmítnutí žádosti	19
b) počet podaných odvolání proti rozhodnutí	8
c) počet probíhajících soudních řízení o právech a povinnostech dle zákona č. 106/1999 Sb.	7
počet ukončených soudních řízení	0
d) výčet poskytnutých výhradních licencí	0
e) počet stížností podaných podle § 16a	0

V Praze dne 22. 2. 2016



Mgr. Jakub Ptačinský
ředitel odboru komunikace

9.

Seznam zkratek

BK – bezстыková 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)
EK – Evropská komise
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

10.

Identifikační a kontaktní údaje

Název organizace:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zakladatel:	Česká republika (výkonem funkce zakladatele je pověřeno Ministerstvo dopravy ČR)
Datum vzniku:	1. 1. 2003
Identifikační číslo:	70994234
Rejstříkový soud:	Praha
Spisová značka:	oddíl A, vložka 48384
Sídlo organizace:	Praha 1 – Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00
Telefon:	972 235 711
E-mail:	szdc@szdc.cz
Internetová adresa:	www.szdc.cz

