

Výroční zpráva 2017



Správa železniční dopravní cesty



Železniční síť
je jako živoucí organismus...

Jako životadárné tepny protíná krajinu kolem nás, mapuje naše cesty a nabízí jim nespočet možností a směrů. Stejně jako tepny v lidském organismu tvoří železnice důležitou součást našich životů. Usnadňuje cestování, umožňuje efektivní přepravu komodit a dotváří urbanistický charakter měst a obcí.

Obsah

Úvodní slovo	2
Profil organizace	5
Základní údaje o organizaci	5
Vedení organizace	5
Správa a řízení organizace	6
Strategie	7
Činnost organizace v roce 2017	9
Výročí tratí 1842–2017	9
Hlavní události roku 2017	10
Provozoschopnost železniční dopravní cesty	10
Provozování železniční dopravní cesty	11
Správa majetku osobních nádraží	12
Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty	13
Používání železniční dopravní cesty dopravci	17
Lidské zdroje	18
Mezinárodní spolupráce	21
Hospodaření organizace	22
Hospodaření SŽDC	22
Předpokládaná hospodářská situace	23
Řízení rizik	23
Společenská odpovědnost	25
Finanční část	27
Zpráva nezávislého auditora	28
Rozvaha	32
Výkaz zisku a ztráty	36
Přehled o změnách vlastního kapitálu	38
Přehled o peněžních tocích	40
Příloha v účetní závěrce	42
Osoby odpovědné za výroční zprávu	71
Výroční zpráva o činnosti v oblasti poskytování informací ve smyslu § 18 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím	72
Seznam zkratek	73
Identifikační a kontaktní údaje	74

Úvodní slovo

• Generální ředitel SŽDC Bc. Jiří Svoboda, MBA



Dámy a pánové, vážení partneři,

rok 2017 byl pro SŽDC dalším úspěšným obdobím čerpání finančních prostředků z fondů Evropské unie, zároveň se nám dařilo i v případě předložených projektových žádostí. Naší jednoznačnou prioritou bylo plynule čerpat alokované prostředky z Operačního programu Doprava 2 na období 2014–2020. Příkladnou ukázkou zdárného využití dotačních prostředků je přestavba plzeňského železničního uzlu. Efektivní rozdělení modernizace na dílčí stavby zkracuje celkovou dobu realizace na možné minimum. Zhotovitelé se drží stanoveného harmonogramu a celý projekt se dostal v roce 2017 do své druhé poloviny. Evropské peníze mířily také do důležité první fáze optimalizace železniční trati z Nymburka do Mladé Boleslavi. V květnu dokončená stavba zvýšila kapacitu dráhy na jedné z nejméně zatížených jednokolejných tratí na území České republiky a zajistila tak větší plynulost drážní dopravy, zvýšení bezpečnosti nebo komfortu pro cestující.

Spolu s projekty z Operačního programu doprava 2 jsme zahájili stavby z dalšího klíčového programu CEF (Nástroj pro propojení Evropy). Mezi významné investice tohoto dotačního titulu bezpochyby patří v červnu zahájená nejrůznější rekonstrukce historického Negrelliho viaduktu, který

slouží železnici v Praze přes 160 let a bude nepostradatelnou součástí modernizované železniční trati z centra hlavního města na Letiště Václava Havla. Význam železničního spojení na ruzyňské letiště rezonoval v roce 2017 napříč celou společností. SŽDC formou veřejných prezentací diskutovala nejen s představiteli vedení města Prahy, ale také se širokou veřejností, příkladem byl projekt modernizace a novostavby tratě z pražského Veleslavína na letiště. Program CEF se zaměřuje výhradně na páteřní tratě transevropské sítě TEN-T a klade důraz na vyšší přidanou hodnotu projektů a jejich připravenost na realizaci, proto jsem rád, že se podařilo zahájit rekonstrukci tratového úseku z Berouna do Králova Dvora, který je součástí třetího tranzitního železničního koridoru. Přínosem stavby bude kromě celkové modernizace železniční stanice Beroun také zvýšení tratové rychlosti a modernizace zabezpečovacího zařízení.

Velmi živým tématem byla příprava výstavby Rychlých spojení v České republice. Všechny zainteresované strany vnímají zásadní význam vysokorychlostní železnice pro další ekonomický rozvoj České republiky a uvědomují si nutnost jejího zapojení do rozvíjející se evropské sítě vysokorychlostních tratí. Rok 2017 byl v tomto ohledu přelomový

díky vyjádření jasné podpory konceptu Rychlých spojení politickou reprezentací naší země, kdy v březnu došlo k přijetí usnesení Poslanecké sněmovny o problematice vysokorychlostních tratí. Prakticky současně se začala zpracovávat studie proveditelnosti nového železničního spojení Prahy a Drážďan, která má být dokončena na začátku roku 2019. V rámci příprav vznikl také společný projektový tým odborných zástupců SŽDC a DB Netz, kde očekáváme vzájemnou úzkou spolupráci a výměnu informací.

Významným okamžikem v obnově vozového parku bylo podepsání smlouvy na dodávku padesáti motorových drezín, které výrazně usnadní údržbu tratí na celé síti SŽDC. Stávající technika již postupně dosluhuje a bez obnovy mechanizačních prostředků nemůžeme adekvátně udržovat a opravovat železniční infrastrukturu. Neměně významné bylo i dubnové převzetí speciálního vozidla pro kontrolu, údržbu a opravu trakčního vedení MTW a jeho pozdější křest na ostravském veletrhu Czech Raildays. Jednalo se o první zahraniční dodávku vozidla pro práce na trakčním vedení speciálně navrženého a vyrobeného pro SŽDC. V minulosti se vždy jednalo pouze o úpravu konstrukce motorových vozů využívaných původně pro osobní dopravu.

Jako určitá nadstavba již téměř dokončené modernizace železničních koridorů začíná jejich vybavování evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS a digitálním rádiovým signálem GSM R. K tomu kroku se Česká republika zavázala již při vstupu do Evropské unie. Instalace jednotného celoevropského systému přispěje nejen ke zlepšení bezpečnosti provozu, ale také zvýší interoperabilitu železnice jako takové. Jako určitou přidanou hodnotu doplňujeme tento systém na našem území o funkcionalitu Generální stop, s jejímž používáním máme pozitivní zkušenosti.

V létě jsme oslavili pomyslné roční výročí převzetí správy výpravních budov. V poměrně krátké době se rozběhly první stavební akce menšího rozsahu, větší proměnou pak prošla nádraží v Kostomlatech nad Labem, Dobříši či Rakovníku. V srpnu se dokončila i poslední etapa rekonstrukce náhodského nádraží, cestujícím slouží nové výpravní budovy v Karlových Varech či České Lípě. Zároveň jsme také mapovali stav všech nedávno nabytých objektů a koncem léta představili střednědobý plán oprav v horizontu nadcházejících pěti let. Jednalo se o detailní plán komplexních rekonstrukcí, modernizací a revitalizací výpravních budov, nikoliv jen dílčích zásahů a akutních oprav, které se realizovaly v prvním roce naší správy. Současně s tím probíhala

jednání o využití volných prostor s orgány státní správy či samosprávy. Tento záměr se nám již daří naplňovat.

Přestože se v roce 2017 opět zvýšil počet dopravců působících na síti SŽDC, naše organizace i nadále dodržuje strategii nediskriminačního přístupu ke každému z nich a pružně reagovala na předložené požadavky. To je důležité především v nákladní dopravě, kde se stále zvyšuje počet operativních žádostí o takzvané ad hoc trasy na úkor dlouhodobě objednaných tras.

Uvědomuji si, že pro splnění náročných úkolů a stanovených cílů, je klíčový zodpovědný a profesionální přístup všech zaměstnanců napříč celou SŽDC. Proto i z tohoto pohledu vnímám činnost správce drážní infrastruktury v roce 2017 jako úspěšný.

V Praze, dne 8. června 2018



Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel



Jako krev proudící v lidském těle fungují i vlaky v síti železnic v neustálém oběhu. Profesionální přístup je nutnou podmínkou, abychom mohli takový koloběh zajistit. Díky tomu se v roce 2017 vyšplhal počet vypravených vlaků na celkem 10 154 souprav denně.

Profil organizace

Základní údaje o organizaci

KDO JSME

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále SŽDC), 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 (dále ČD, s. o.). Státní organizace vznikla bez založení, funkci zakladatele vykonává jménem státu Ministerstvo dopravy ČR (dále MD).

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 ČD, s. o. 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 8. 6. 2018)

Generální ředitel

Bc. Jiří Svoboda, MBA
(věk 48 let, absolvent Evropského polytechnického institutu, s.r.o., v Kunovicích a absolvent Ústavu práva a právní vědy, o.p.s., v Praze, ve funkci od 23. 3. 2018)

Zástupce generálního ředitele

Ing. Mojmír Nejezchleb
(věk 55 let, absolvent Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně, generálního ředitele v případě jeho nepřítomnosti zastupuje od 23. 3. 2018)

VEDENÍ SŽDC (K 8. 6. 2018)

Náměstek generálního ředitele

pro ekonomiku

Ing. Aleš Krejčí
(věk 58 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 55 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 55 let, absolvent Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně, ve funkci od 1. 7. 2013)

Náměstek generálního ředitele

pro provozuschopnost dráhy

Ing. Marcela Pernicová
(věk 46 let, absolventka Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně, ve funkci od 1. 5. 2018)

Náměstek generálního ředitele

pro řízení provozu

Ing. Josef Hendrych
(věk 64 let, absolvent Vysoké školy dopravní v Žilině, ve funkci od 1. 8. 2014)

Správa a řízení organizace

STATUTÁRNÍ ORGÁN

Složení k 31. 12. 2017

- Generální ředitel:
Ing. Pavel Surý
- Zástupce generálního ředitele:
Bc. Jiří Svoboda, MBA

Složení k 8. 6. 2018

- Generální ředitel:
Bc. Jiří Svoboda, MBA
- Zástupce generálního ředitele:
Ing. Mojmir Nejezchleb

Změny během roku 2017 a 2018

- Generální ředitel:
do 28. 2. 2018 Ing. Pavel Surý
od 1. 3. 2018 pověřen řízením
Bc. Jiří Svoboda, MBA
od 23. 3. 2018 Bc. Jiří Svoboda,
MBA
- Zástupce generálního ředitele:
do 22. 3. 2018 Bc. Jiří Svoboda,
MBA
od 23. 3. 2018 Ing. Mojmir
Nejezchleb

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

VEDENÍ SŽDC

Složení k 31. 12. 2017

- Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku:
Ing. Aleš Krejčí
- Náměstek generálního ředitele pro správu majetku:
Tomáš Drmola, MBA

- Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy:
Ing. Mojmir Nejezchleb

- Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy:
Bc. Jiří Svoboda, MBA

- Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu:
Ing. Josef Hendrych

Složení k 8. 6. 2018

- Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku:
Ing. Aleš Krejčí

- Náměstek generálního ředitele pro správu majetku:
Tomáš Drmola, MBA

- Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy:
Ing. Mojmir Nejezchleb

- Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy:
Ing. Marcela Pernicová

- Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu:
Ing. Josef Hendrych

Změny během roku 2017 a 2018

- Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy:
do 22. 3. 2018 Bc. Jiří Svoboda,
MBA
od 26. 3. 2018 do 30. 4. 2018
pověřena řízením úseku
Ing. Marcela Pernicová
od 1. 5. 2018 Ing. Marcela
Pernicová

SPRÁVNÍ RADA

Složení k 31. 12. 2017

- Předseda:
Ing. Vladimír Novotný

- Místopředseda:
Mgr. Milan Feranec

- Členové:
Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.
Jaroslav Foldyna
Ing. Václav Horák
Ing. Karel Korytář
Ing. Jan Volný

Složení k 8. 6. 2018

- Předseda:
Ing. Vladimír Novotný

- Místopředseda:
Mgr. Milan Feranec

- Členové:
Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.
Jaroslav Foldyna
Ing. Ladislav Němec
Ing. Karel Korytář
Ing. Jan Volný

Změny během roku 2017 a 2018

- Člen Správní rady:
do 31. 12. 2017 Ing. Václav Horák
od 1. 1. 2018 Ing. Ladislav Němec

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. 2017

- Předseda:
Mgr. Milan Feranec

- Členové:
Ing. Vladimír Novotný
Ing. Václav Horák
Ing. Eva Janoušková

Složení k 8. 6. 2018

- Předseda:
Mgr. Milan Feranec

- Členové:
Ing. Vladimír Novotný
Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.
Ing. Eva Janoušková

Změny během roku 2017 a 2018

- Členové:
do 31. 1. 2018 Ing. Václav Horák
od 1. 2. 2018 Ing. Tomáš Čoček,
Ph.D.

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. V této souvislosti je oprávněn nahlížet do účetních knih nebo jiných dokladů a kontrolovat tam obsažené údaje.

VÝBOR PRO STRATEGII A ROZVOJ

Složení k 31. 12. 2017

- Předseda:
Ing. Václav Horák

- Členové:
Ing. Karel Korytář
Ing. Jan Volný

Složení k 8. 6. 2018

- Předseda:
Ing. Ladislav Němec

- Členové:
Ing. Karel Korytář
Ing. Jan Volný

Změny během roku 2017 a 2018

- Předseda:
do 31. 1. 2018 Ing. Václav Horák
od 1. 2. 2018 Ing. Ladislav Němec

Výbor pro strategii a rozvoj zaujímá stanoviska, případně zpracovává poziční dokumenty, zejména ke strategickým materiálům SŽDC, ke strategickým návrhům MD legislativního i nelegislativního charakteru s dopadem na železniční sektor, k návrhům uspořádání železničního sektoru, ke strategickým návrhům auditora politiky Evropské unie (dále EU) a ke směrnici přímo ovlivňujícím činnost SŽDC, k systému řízení SŽDC, k organizační struktuře SŽDC a k jejím změnám.

Strategie

Strategické cíle SŽDC vychází jednak z dopravní politiky ČR a EU a jednak z vize a poslání organizace. Hlavním tématem modernizace železniční sítě se stává napojení ČR na evropskou síť vysokorychlostních tratí. V oblasti provozování železniční dopravní cesty (dále ŽDC) je naší prioritou zajištění spolehlivého, bezpečného, plynulého a k životnímu prostředí šetrného provozu železniční dopravy. Pro zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty aktivně provádíme správu, kontrolu, údržbu a opravu železniční infrastruktury.

Aktivně se účastníme programů a projektů EU, spolupracujeme s partnerskými organizacemi, institucemi a orgány EU a mezinárodními organizacemi. Usilujeme o vnímání železnice jako systému strategického významu, na kterém jsou závislá klíčová odvětví národního hospodářství ČR.

Jednotný evropský železniční prostor

Železnice má své nezastupitelné místo v dopravním odvětví. EU usiluje o zvýšení efektivity jejího fungování při respektování obecných priorit. Za tímto účelem a za účelem zvýšení

výkonnosti železničního systému byl vymezen jednotný evropský železniční prostor, který má stanovené základní podmínky a pravidla pro fungování všech zainteresovaných subjektů včetně správců železniční infrastruktury. SŽDC proto ve své činnosti vychází z povinnosti naplnit ustanovení Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU, která tyto podmínky a pravidla upravuje.

Aktivně se podílíme na činnosti železničních nákladních koridorů (Rail Freight Corridors – dále RFC), jejichž úlohou je usnadnit plánování, řízení a vlastní průběh jízdy nákladních vlaků na důležitých evropských tazích stejně jako na vytváření zásad technické harmonizace.

Důležitým tématem evropské dopravní politiky je stále otázka interoperability evropského železničního systému. V rámci zajištění interoperability aktivně přistupujeme k harmonizaci parametrů infrastruktury a implementaci nových technologií např. v oblasti nasazení vlakového zabezpečovacího systému ERTMS a telematických aplikací.

Příprava výstavby vysokorychlostních tratí

V roce 2017 se podařilo dokončit koncepční fázi přípravy vysokorychlostních tratí. Zakončením této etapy bylo po zpracování územně-technických studií a stanovení návrhových standardů vysokorychlostních tratí (dále VRT) schválení vládního programu rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR. Hlavním úkolem tohoto programu je zaměřit se na vybudování výkonného železničního spojení hlavních aglomerací ČR a jejich napojení na evropskou síť VRT ve směru Drážďany – Praha – Brno/Ostrava – Vídeň/Bratislava. Tam, kde to bude z hlediska geografických poměrů a investičních a provozních nákladů opodstatněné, budou VRT navrženy na rychlost 300 až 350 km/h. Sledované rychlosti na jednotlivých tratích musí vždy vycházet z odborného posouzení v současnosti pořizovaných studií proveditelnosti. Po jejich dokončení je důležité bezodkladně přistoupit k další projektové přípravě VRT a využít všechny aktuálně dostupné nástroje k urychlení jejich realizace. SŽDC bude i nadále pokračovat v těsné spolupráci s MD, dotčenými kraji a městy.

Podpora regionů

Kromě zkvalitňování infrastruktury prostřednictvím větších projektů v regionech nadále realizujeme také menší projekty s financováním především z národních zdrojů. Jedná se o odstraňování omezení rychlosti a také její zvyšování ve stávající stopě. Důležitým úkolem je i provedení racionalizace provozu na vybraných regionálních dráhách při respektování objednávky dopravy kraji.

Nové projekty

Posilujeme roli projektového řízení při realizaci strategických činností. Zásadním novým projektem, který SŽDC řeší ve spolupráci s MD a SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury), je implementace modelu BIM (Building Information Modeling) do prostředí SŽDC. BIM zahrnuje digitální modelování staveb od projektování, přes stavbu až ke správě budov/tratí po celou dobu životnosti stavebního cyklu. Významným projektem je i vytvoření nového vizuálního stylu a tvorba nového veřejného webu SŽDC.

Významné stavby v přípravě a realizaci na koridorech



Činnost organizace v roce 2017

Výročí tratí 1842–2017

Zahájení veškeré dopravy		
15. 8. 1842	Přerov osobní nádraží – Lipník nad Bečvou	175
1. 5. 1847	Lipník nad Bečvou – Hranice na Moravě – Bohumín	170
4. 11. 1857	Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř	160
14. 11. 1867	Bakov nad Jizerou – Česká Lípa	150
15. 5. 1877	Meziměstí – Odbočka Broumovská, Meziměstí – Meziměstí státní hranice	140
15. 5. 1877	Osek město – Hrob	140
15. 10. 1877	Loket – Nové Sedlo u Lokte	140
20. 10. 1877	Nýrsko – Železná Ruda státní hranice	140
1. 3. 1887	Počerady – Vrskaň	130
4. 6. 1887	Bzenec – Veselí nad Moravou – Kunovice	130
10. 10. 1887	Brno hlavní nádraží – Blažovice – Holubice – Kyjov	130
10. 10. 1887	Sudoměřice nad Moravou – Veselí nad Moravou	130
3. 11. 1887	Jihlava – Jindřichův Hradec – Veselí nad Lužnicí	130
16. 5. 1897	Hodonín – Mutěnice – Čejč – Zaječí	120
22. 6. 1897	Mšeno – Mělník	120
22. 6. 1897	Lhotka u Mělníka – Střednice	120
27. 6. 1897	Rakovník – Blatno u Jesenice – Protivec – Žlutice	120
6. 8. 1897	Bernartice u Javorníku – Javorník ve Slezsku	120
6. 8. 1897	Velká Kraš – Vídnava	120
22. 9. 1897	Praha-Modřany – odbočka Skochovice – Dobříš	120
22. 9. 1897	Jílové u Prahy – Krhanice	120
6. 10. 1897	Políčka – Žďárec u Skutče	120
23. 10. 1897	Vrátno – Dolní Cetno	120
4. 12. 1897	Vrátno – Mšeno	120

Zahájení veškeré dopravy		
16. 12. 1897	Lovosice – Řetenice	120
18. 12. 1897	Rudná u Prahy – Beroun-Závodí	120
24. 9. 1907	Sobotka – Libuň – Lomnice nad Popelkou	110
13. 10. 1907	Vraňany – Líbochovice	110
15. 5. 1927	Brno hlavní nádraží – Brno odbočka Slatinská	90
19. 6. 1927	Veselí nad Moravou – Lipov	90
8. 12. 1927	Lipov – Velká nad Veličkou státní hranice	90
2. 5. 1937	Horní Lideč – Horní Lideč státní hranice	80

Elektrizace tratí		
27. 4. 1927	Praha hlavní nádraží – výhybna Vítkov – Praha-Vysočany (1 500 V)	90
7. 11. 1957	Praha-Libeň – Kolín – Pardubice – Česká Třebová osobní nádraží – Krasíkov (3 000 V)	60
19. 5. 1967	Modřice – Brno-Horní Heršpice – Brno hlavní nádraží (25 000 V)	50
22. 6. 1967	Horaždovice předměstí – Strakonice (25 000 V)	50
12. 9. 1967	Břeclav – Modřice (25 000 V)	50
2. 10. 1967	Břeclav – Lanžhot státní hranice (25 000 V)	50
8. 11. 1967	Plzeň hlavní nádraží – Svojsín (25 000 V)	50
5. 6. 1987	Beroun – Plzeň hlavní nádraží (25 000 V)	30
30. 12. 1987	Děčín hlavní nádraží – Děčín státní hranice (elektrizace 3 000 V)	30

Hlavní události roku 2017**Leden**

Začaly stavební práce ve stanici Kuřim, jejichž cílem je nejen zvýšení rychlosti projíždějících vlaků, ale také vybudování bezbariérového přístupu na nástupiště.

Byla dokončena rekonstrukce trakční napájecí stanice Nymburk, která byla spojena s výstavbou nové spínací stanice v Poříčanech.

Únor

Uskutečnila se veřejná prezentace a diskuze ke zpracování projektové dokumentace důležitějšího projektu modernizace a novostavby trati Praha-Veleslavín – Praha-Letiště Václava Havla.

Březen

Byla dokončena revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov, která umožnila zvýšení traťové rychlosti až na 120 km/h.

Duben

V Brně se uskutečnilo slavnostní převzetí unikátního vozidla pro kontrolu, údržbu a opravu trakčního vedení MTW 100.013/7.

Začala nejrozsáhlejší rekonstrukce historického Negrelliho viaduktu, který slouží železnici v Praze už od poloviny 19. století.

Květen

První cestující přivítala nově vybudovaná odbavovací hala na karlovarském horním nádraží.

Byla dokončena rekonstrukce první části trati Mladá Boleslav – Nymburk, skončila rovněž revitalizace železnice z Rokycan do Nezvěstic.

Červen

SŽDC představila na veletrhu Czech Raildays několik novinek ve svém vozidlovém parku.

Skončila rozsáhlá obnova horské trati z Hanušovic do Jeseníku.

Červenec

Začala modernizace koridorového úseku mezi Dětmovicemi a Českým Těšínem.

V Praze se uskutečnil summit generálních ředitelů nejvýznamnějších evropských železničních společností a asociací, který se konal pod záštitou generálního ředitele SŽDC.

Srpen

SŽDC představila pětiletý plán oprav a rekonstrukcí stovek nádražních budov po celé České republice.

Začala rekonstrukce frekventovaného železničního uzlu Veselí nad Moravou.

Září

SŽDC předala do užívání Policii ČR zrekonstruované prostory výpravní budovy na prostějovském hlavním nádraží.

Skončila rekonstrukce zabezpečovacího zařízení v Raspenavě spojená se zlepšením parametrů nejen v této stanici, ale také ve Frýdlantu v Čechách.

Říjen

Byla dokončena několikaletá rekonstrukce historického zastřešení nástupišť ve stanici Praha hl. n.

Veřejnosti začala sloužit nově vybudovaná zastávka Havířov střed.

Nedaleko Ejovic skončila ražba druhého tubusu budoucího nejdelšího tunelu na české železnici.

Listopad

Odstartovala rekonstrukce příhraniční stanice Cheb, která bude po skončení prací bezbariérová.

Prosinec

Byla dokončena první stavba na plzeňském hlavním nádraží, díky níž došlo k výraznému zrychlení průjezdu vlaků ve směru na Prahu.

Se zahájením platnosti jízdního řádu 2018 se otevřely pro veřejnost nové zastávky Tábor-Měšice a Veselí nad Moravou-Milokošť.

Provozoschopnost železniční dopravní cesty

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

SŽDC má na starosti provozuschopnost dráhy celostátní a regionálních drah ve vlastnictví státu, zajišťuje včasné odstraňování závad v provozuschopnosti železniční infrastruktury ve správě SŽDC, eviduje omezující parametry 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

Tab. 1 – Tabulka vybraných činností

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství
úprava GP kolejí	km	1 410
úprava GP výhybek	v. j.	1 076
čištění lože – koleje	km	144
čištění lože – výhybky	v. j.	281
BK, svařování – koleje	km	450
BK, svařování – výhybky	v. j.	361
výměna kolejnic	km	413
výměna pražců	ks	228 137

- Tab. 2 – Základní charakteristika železniční sítě

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství
délka tratí celkem	km	9 408
délka elektrizovaných tratí	km	3 218
délka tratí normálního rozchodu	km	9 385
délka úzkorozchodných tratí	km	23
délka jednokolejných tratí	km	7 438
délka dvou a více Kolejních tratí	km	1 970
stavební délka kolejí celkem	km	15 356
počet výhybkových jednotek	v. j.	23 011
počet mostů	ks	6 751
počet tunelů	ks	164
celková délka mostů	m	153 263
celková délka tunelů	m	45 295
počet železničních přejezdů	ks	7 870

svých provozních středisek zajišťují diagnostiku technického stavu provozované ŽDC. Na základě analýzy svých 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 2017 byl stanoven limit hodnocených pomalých jízd v celé síti k 31. 12. 2017 v délce 8 km. Skutečná délka hodnocených pomalých jízd k tomuto datu byla 5,601 km. Hodnocené pomalé jízdy jsou ty, které byly zavedeny kvůli nevyhovujícímu technickému stavu infrastruktury a z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů na přejezdech.

Náklady na zajištění provozuschopnosti

SŽDC zabezpečuje provozuschopnost celostátních a regionálních drah, a to v odvětvích

železničních tratí (svršku a spodku), staveb železničního spodku, mostů a tunelů, budov a pozemních staveb, 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. Zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty v roce 2017 bylo hrazeno z rozpočtu SFDI, který poskytuje SŽDC neinvestiční prostředky k financování oprav a údržby celostátních a regionálních drah v majetku státu a z vlastních zdrojů SŽDC.

V roce 2017 byly v rámci provozuschopnosti dokončeny zbývající akce (zejména úseky

Žatec – Chomutov a Ústí nad Orlicí – Letohrad), které byly zařazeny do neinvestičních akcí spolufinancovaných z OPD1. Opravy traťových úseků byly zaměřeny na výměnu železničního svršku, rekonstrukci přejezdů, nástupišť, osvětlení stanic a zastávek, úpravy odvodnění, opravy mostů a propustků. Součástí nákladů byly i výdaje na povinnou publicitu a propagaci.

Celkové náklady bez odpisů vynaložené na zajištění provozuschopnosti ŽDC dosáhly v roce 2017, včetně příslušného podílu centrálně vedených nákladů úseku náměstka generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy, výše 13 144 mil. Kč.

Provozování železniční dopravní cesty

V souladu se zákonem o dráhách je SŽDC povinna zajistit provozování dráhy ve veřejném zájmu. Provozováním železniční dopravní cesty se rozumí činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava. Pravidla a postupy k zabezpečování těchto činností stanovují vnitřní předpisy SŽDC.

I v roce 2017 byl kladen důraz na maximálně vstřícný přístup vůči dopravcům při organizování výlukové činnosti potřebné pro obnovu a údržbu ŽDC nebo její modernizaci.

Rozsah drah, které provozuje SŽDC, je v současné době stabilizovaný na délku tratí 9 408 km. Případné změny kategorie drah z celostátní na regionální jejich provozování neovlivňují.

Na základě nájemních smluv je na několika regionálních tratích provozovatelem dráhy

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

SŽDC je provozovatelem dráhy i na vlečkách ve vlastnictví státu (např. Oldřichov u Duchcova – Duchcov, Vranovice – Pohořelice, vlečky Správy státních hmotných rezerv) a na některých dalších vlečkách v majetku soukromých osob. K 31. 12. 2017 provozovala SŽDC 56 vleček. SŽDC je také provozovatelem regionální dráhy Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport, která je ve vlastnictví Moravskoslezského kraje.

V národním prostředí železniční dopravní cesty a interoperabilním systému GSM-R CZ (digitální rádiový systém) byla v měsíci březnu 2017 v železniční stanici Sadská provedena prezentace a reálná simulace funkce Generální stop v síti GSM-R (dále G-STOP), a to na lokomotivách řady 363.5 a řady 122 zapůjčených dopravcem ČD Cargo, a.s. Stavba zaměřená na implementaci této funkcionality na tratích vybavených komunikační aplikací GSM-R byla ukončena v řádném termínu do 30. 9. 2017. Od 1. 3. 2018 byla do provozu uvedena funkce G-STOP na infrastrukturní části rádiové sítě GSM-R CZ. Podmínky pro dopravce, kteří budou chtít tuto funkci na svých hnacích vozidlech aktivovat, byly uveřejněny prostřednictvím Portálu provozování dráhy.

V blízké budoucnosti SŽDC počítá s dalším aktivním zvýšením bezpečnosti železničního provozu v oblasti prevence. Jedná se o další využití funkce G-STOP, která slouží k předcházení projetí hlavních návěstidel v poloze Stůj, a to Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla, podobně jako je již aplikována z analogové rádiové sítě TRS. Práce na vývoji propojení obou technologií byly zahájeny po uvedení funkce G-STOP do běžného provozu.

V probíhajících stavebních činnostech SŽDC respektuje a plní závěry a požadavky Nařízení Komise (EU) 2016/919 v oblasti radioprovozu na železniční dopravní cestu v majetku státu.

Oblast provozních aplikací

V roce 2017 došlo v oblasti provozních aplikací k realizaci řady dílčích novinek. Mezi významné můžeme zařadit například nastavení aplikací SŽDC na možnost zadávat a datově přijímat čísla licencí strojvedoucích od dopravců a předávat je ke kontrole Drážnímu úřadu ČR (dále DÚ). Tato činnost byla iniciována právě DÚ, který chce tímto krokem zvýšit bezpečnost drážní dopravy. Pro potřeby přímého řízení provozu se v roce 2017 pokračovalo ve vývoji systému centrálních rozkazů. Rovněž vznikla nová generace automatického stavění vlakových cest (nasazeno na trati Beroun /mimo/ – Ejpvovice /mimo/). V oblasti komunikace mezi systémy SŽDC a dopravců došlo ke spuštění nového prostředí Web CompoST a datová komunikace v aplikaci CompoST byla převedena na komunikaci na základě zpráv TAF TSI 2.1.

CDP Praha

Budova CDP Praha byla uvedena do zkušebního provozu a předána uživateli v roce 2016

a již během toho roku došlo k zapojení několika železničních tratí, mimo jiné byl částečně zapojen do CDP Praha úsek Kolín (mimo) – Kralupy nad Vltavou (mimo), a to dílčími úseky Velim – Úvaly a Praha-Holešovice – Libčice nad Vltavou. Aktivace byla ukončena v roce 2017 zapojením železničních stanic Praha-Běchovice, Praha-Libeň a Praha Masarykovo nádraží. V plánu pro rok 2018 se do dálkového ovládání z budovy CDP Praha předpokládá aktivace úseku Plzeň (mimo) – Cheb (mimo).

CDP Přerov

V roce 2016 byla dokončena rekonstrukce železniční stanice Olomouc hl. n. a její řízení bylo začleněno do dálkového ovládání tratě Přerov (mimo) – Česká Třebová (mimo). V roce 2017 probíhaly také přípravné práce na rekonstrukci zabezpečovacího zařízení železniční stanice Veselí nad Moravou a jejím zapojení do dálkového ovládání z CDP Přerov, dále aktualizace přípravné dokumentace DOZ Ostava-Svinov – Petrovice u Karviné st. hr. a Dětmorovice (mimo) – Mosty u Jablunkova st. hr., příprava na zhotovení přípravné dokumentace a záměru projektu Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice a zapojení úseku do dálkového ovládání z CDP Přerov.

Náklady na zajištění 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 této činnosti v roce 2017 byly kryty zejména neinvestiční dotací ze SFDI na zajištění provozování dráhy. Celkové náklady bez odpisů vynaložené na zajištění provozování ŽDC zahrnují zejména výkony obsluhy

dráhy zajišťované oblastními ředitelstvími a centrálními dispečerskými pracovišti a dosáhly v roce 2017, včetně příslušného podílu centrálně vedených nákladů úseku náměstka generálního ředitele pro řízení provozu, výše 5 746 mil. Kč.

Správa majetku osobních nádraží

Část závodu Železniční stanice, kterou SŽDC nabyla 1. 7. 2016 úplatným převodem od ČD a kterou ve druhé polovině roku 2016 plně integrovala do své struktury, byla již od počátku roku 2017 plně funkční, což se pozitivně projevilo i na vzhledu mnohých nádraží po celém území ČR.

V roce 2017 bylo zahájeno a dokončeno 189 stavebních počínů výpravních budov, dalších 85 staveb pak bylo v průběhu roku zahájeno s termínem dokončení v roce 2018. Dále pak byly v roce 2017 připraveny projekty 82 stavebních akcí s termínem zahájení prací v roce 2018.

Rok 2017 byl úspěšný i z pohledu revitalizace nádražních budov, proběhlo více než 50 veřejných soutěží na využití obchodních prostor v rámci výpravních budov a SŽDC se tak daří rozšiřovat portfolio služeb nabízených cestujícím. Nový život do nádražních budov přináší i spolupráce s jinými státními a municipálními institucemi, které sem stěhují své služebny. V roce 2017 se tak podařilo přemístit úřadovny 13 subjektů veřejného práva do nádražních prostor, za zmínku pak stojí přemístění

jednoho celého obvodního oddělení Policie ČR do budovy hlavního nádraží v Prostějově. Tento trend chce SŽDC zachovat i v následujícím období a koncem roku 2017 tak byly rozjednány přesuny dalších 50 úřadů do nádražních prostor prakticky po celém území ČR. Dalším významným počinem v příštím období pak bude povýšení bezpečnostních standardů na síti železničních stanic ve správě SŽDC.

Nejdůležitějším počinem v oblasti informačních technologií bylo zprovoznění centrální serverovny SŽDC v objektu CDP Praha využívající nejmodernější technologie včetně diskového geoclusteru a vytvoření záložní lokality poskytující možnost propracovaného zálohování dat. Nově zahájený projekt implementace informačního systému Technického popisu infrastruktury se stává nejvýznamnějším projektem v oblasti informačních technologií pro příští období.

V rámci zvýšení komfortu cestujících a zkvalitnění služeb zprovoznila SŽDC aplikaci Evidence podnětů na úklid, která má sloužit ke zrychlení odstranění znečištění nádražních prostor mimo režim běžného úklidu.

SŽDC jako správce státního majetku uzavřela v roce 2017 se souhlasem vlády ČR 113 kupních smluv na prodej státního majetku, 1 smlouvu na převod práva hospodařit a realizovala 3 privatizační projekty. Na objekty ve správě SŽDC bylo k 31. 12. 2017 vázáno 2 671 nájemních smluv na byty a 7 005 ostatních nájemních smluv.

Náklady na zajištění správy majetku osobních nádraží

Náklady na zajištění správy majetku osobních nádraží zahrnují jak vlastní výkony zajišťované prostřednictvím organizačních jednotek SŽDC, tak náklady vyplývající ze smluvních vztahů s dodavateli. Jedná se především o opravy a udržování nemovitostí v železničních stanicích a o úklid, ostrahu a spotřebu energií v těchto objektech. Financování uvedené činnosti je zabezpečeno z rozpočtu SFDI, který poskytuje SŽDC neinvestiční prostředky na financování oprav a údržby nemovitostí zařízení služeb (osobních nádraží) a z tržeb realizovaných v segmentu správa majetku (tržby za nájemné z pozemků, staveb a nebytových prostor; tržby za služby a externí výkony). Celkové náklady bez odpisů vynaložené na zajištění správy majetku dosáhly v roce 2017, včetně příslušného podílu centrálně vedených nákladů úseku náměstka generálního ředitele pro správu majetku, 1 278 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.

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 tabulce Tab. 3 jsou uvedeny zatím nedokončené úseky III. koridoru, které jsou ve fázi realizace nebo projektové přípravy.

IV. koridor je veden v trase Horní Dvořiště – České Budějovice – Praha – Děčín – st. hr. SRN. Úsek Praha – Děčín – st. hr. SRN byl realizován v rámci I. koridoru. V tabulce Tab. 4 jsou uvedeny stavby úseku Horní Dvořiště – České Budějovice – Praha, které jsou ve stádiu realizace nebo projektové přípravy.

Modernizace železničních uzlů

V návaznosti na modernizaci koridorových tratí procházejí přestavbou také důležité železniční uzly v jejich trase. Dokončeny jsou již průjezdy uzly Děčín, Ústí nad Labem, Kolín, Choceň, Ústí nad Orlicí, Břeclav, Přerov (1. stavba), Olomouc a Bohumín. V realizaci je stavba průjezdu železničním uzlem Plzeň. V pražském uzlu byly již dokončeny úseky Úvaly – Praha Běchovice – Praha Libeň a Praha Holešovice – Praha

– Tab. 3 – Přehled staveb III. koridoru

Stavba	Délka stavby km	Stav realizace	Realizace	
			zahájení	ukončení
Modernizace trati Rokycany – Plzeň	20,2	realizace	7/2013	12/2018
Optimalizace trati Beroun – Králův Dvůr	4,9	realizace	11/2016	6/2019
Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice	20,9	realizace	8/2017	12/2019
Optimalizace trati Praha Smíchov – Černošice	8,8	příprava	2019	2021
Optimalizace trati Černošice – Odb. Berounka	5,9	příprava	2020	2026
Optimalizace trati Odb. Berounka – Karlštejn	15,5	příprava	2022	2027
Optimalizace trati Karlštejn – Beroun	5,7	příprava	2021	2024

– Tab. 4 – Přehled staveb IV. koridoru

Stavba	Délka stavby km	Stav realizace	Realizace	
			zahájení	ukončení
Modernizace trati Sudoměřice – Votice	17,0	realizace	3/2018	11/2021
Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 2. část	4,3	realizace	3/2018	1/2020
Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 1. část	22,2	příprava	2019	2020
Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor, II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí	8,6	příprava	2019	2022

Bubeneč, jejichž zprovozněním byl dokončen průjezd I. koridoru tímto uzlem. Skončila také realizace stavby žst. Praha Hostivař a v realizaci je 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, které zapojí do pražského uzlu III. koridor. Pokračuje také další projektová příprava pro průjezdy uzly Brno, Plzeň, Přerov, Ostrava, Pardubice a Česká Třebová.

Modernizace ostatních tratí zařazených do evropského železničního systému

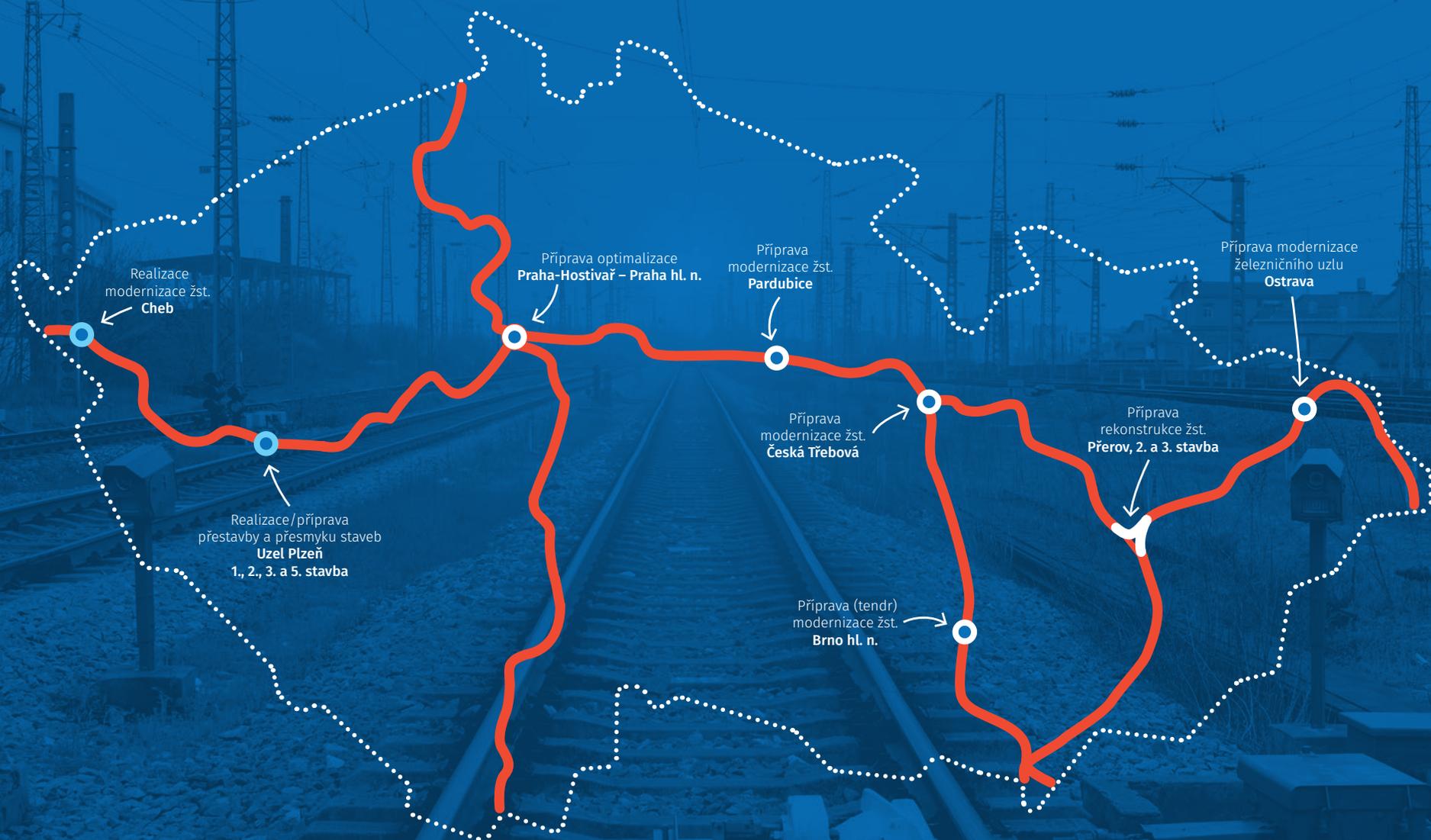
Postupně probíhá rekonstrukce a modernizace jednotlivých úseků trati Kolín – Havlíčkův

Brod – Křižanov – Brno, kde již byly některé úseky dokončeny. Připravovány jsou modernizace tratí v úsecích Lysá nad Labem – Čelákovice – Praha Vysočany, Kolín – Nymburk – Všetaty – Ústí nad Labem – Děčín, Velký Osek – Hradec Králové – Choceň a Plzeň – Domažlice. Dále se připravují stavby v úsecích Ústí nad Labem – Most – Cheb a České Budějovice – Plzeň. V projektové přípravě je i výstavba nových tratí v úsecích Ústí nad Orlicí – Choceň a Brno – Přerov.

Zajištění interoperability vybraných tratí

Mezi další významné investiční akce patří stavby zajišťující interoperabilitu železniční sítě v oblasti sdělovací a zabezpečovací

Významné stavby železničních stanic a uzlů na koridorech



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 v úsecích Mosty u Jablunkova – Ostrava, Přerov – Česká Třebová, Kolín – Všetaty – Děčín, Beroun – Praha – Benešov, Benešov – Votice a Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno. V realizaci je výstavba GSM-R v úsecích Beroun – Plzeň – Cheb, České Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště, Plzeň – České Budějovice a Ústí nad Orlicí – Lichkov, v přípravě jsou další úseky.

Po ukončení pilotního projektu evropského zabezpečovacího zařízení ETCS v úseku Poříčany – Kolín nyní probíhá instalace systému ETCS v úsecích Kolín – Břeclav – státní hranice Rakousko/Slovensko a Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav. Přípravuje se realizace úseků Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín, Praha Uhřetěves – Votice a Přerov – Česká Třebová, ostatní úseky budou následovat.

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

Pro zkvalitnění příměstské dopravy v uzlu Praha se připravuje modernizace, elektrizace a zdvoukolejnění trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Václava Havla. Modernizace je rozdělena na několik samostatných staveb, z nichž první, rekonstrukce Negrelliho viaduktu, je již v realizaci. Probíhá také rekonstrukce úseku Praha Smíchov – Hostivice, která zajistí zvýšení propustnosti této trati.

Další zlepšení příměstské dopravy přinesou připravované optimalizace tratí Praha

Vysočany – Lysá nad Labem a Praha hl. n. – Praha Smíchov – Beroun nebo prodloužení podchodů na pražském hlavním nádraží. Z ostatních akcí je nejdále příprava zdvoukolejnění úseku Brno – Zastávka u Brna včetně elektrizace a Hradec Králové – Pardubice, kde již v úseku Stěblová – Opatovice nad Labem modernizace spojená se zdvoukolejněním proběhla.

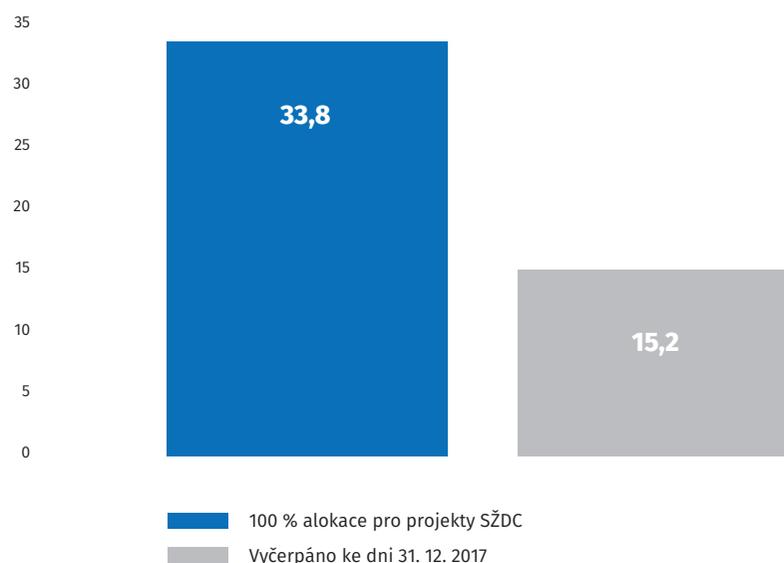
Čerpání Operačního programu Doprava 2 (rozpočtové období 2014–2020)

V průběhu roku 2017 SŽDC úspěšně pokračovala v čerpání dotačních prostředků v probíhajícím evropském programovém období 2014–2020 (dále OPD2). Dotace z OPD2 byly mimo jiné využity na dofinancování 2. fází tzv. fázovaných projektů, tedy akcí zahájených z OPD1 a dokončených v rámci navazujícího programu OPD2. Zahájena byla také řada dalších akcí spolufinancovaných již výhradně z OPD2. V průběhu roku 2017 však byla ze strany MD snížena celková výše disponibilních prostředků k využití pro stavby SŽDC, a to o prostředky, které byly realokovány na podporu modernizace kolejových vozidel (vč. možnosti pořízení nových železničních vozidel), které mají přispět ke zvýšení kvality cestování v ČR. Původní alokace OPD2, která činila na programové období 2014–2020 v rámci specifického cíle 1.1 přibližně 39,9 mld. Kč, se tak v průběhu roku 2017 snížila na částku cca 33,8 mld. Kč (dle sdělení MD ze dne 19. 9. 2017).

CEF (Connecting Europe Facility)

V rámci programu CEF je možné financovat výhradně projekty na hlavní evropské železniční síti (Core network). Kromě modernizace tratí jsou prostředky směřovány rovněž do modernizace vybraných uzlů a staveb

Graf 1 – Čerpání celkové alokace OPD2 2014–2020 s možností čerpání do roku 2023 (v mld. Kč)



implementace ETCS. V roce 2017 rozhodla Evropská komise o zařazení dalších staveb navržených SŽDC do tohoto evropského dotačního programu v rámci tzv. třetí výzvy. Výhodou u nově schválených projektů je možnost čerpání dotačních prostředků EU až do konce roku 2023. Mezi nově schválené projekty patří např. vybrané stavby optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany nebo Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba. Výrazněji se také v roce 2017 zvýšilo čerpání zdrojů CEF, především díky významným zahájeným stavbám:

- Optimalizace trati Beroun (vč.) – Králův Dvůr
- Přestavba železničního uzlu Plzeň (2. a 3. stavba)
- ETCS Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav
- Rekonstrukce Negrelliho viaduktu

Z celkové alokace zdrojů CEF pro stavby SŽDC (v předpokládané celkové výši cca 21 mld. Kč) bylo k 31. 12. 2017 vyčerpáno 1,2 mld. Kč.

Investiční dotace

Financování investiční výstavby probíhalo především z veřejných zdrojů (Tab. 5). Objemově nejvýznamnějším zdrojem finančních prostředků v roce 2017 v oblasti investiční výstavby byly národní zdroje zprostředkované z rozpočtu SFDI. Dále se významnou měrou na financování výstavby a modernizace ŽDC v roce 2017 podílely dotace z OPD2 a také infrastrukturální fond CEF. V oblasti železniční infrastruktury je SŽDC hlavním subjektem odpovědným za využívání fondů EU v ČR v roli konečného příjemce a současně i investora.

Nejvyšší podíl finančních prostředků čerpáných v roce 2017 tvořily národní zdroje SFDI vč. zdrojů na krytí národních podílů evropských akcí (celkem 6 948 mil. Kč), v podobné výši byly čerpány zdroje z OPD2 (celkem 6 729 mil. Kč). Díky zahájení realizací nových staveb vzrostlo v roce 2017 oproti roku 2016 čerpání prostředků z infrastrukturálního

fondy CEF (celkem 1 083 mil. Kč). V ojedinělých případech byly využity i drobné příspěvky krajů, měst a obcí.

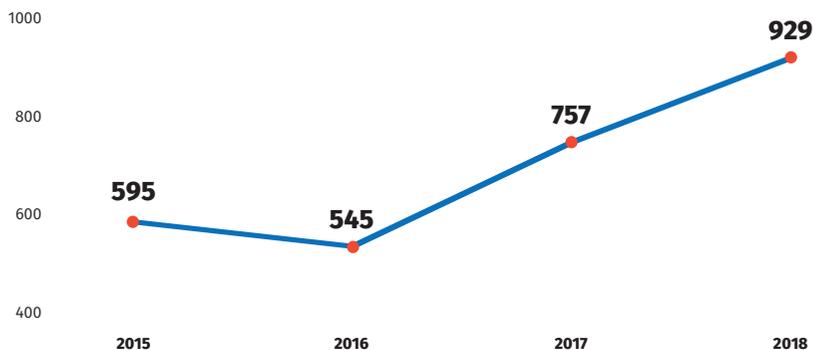
V rámci přípravy a realizace investičních akcí na železniční dopravní cestě činil v roce 2017 celkový objem přijatých investičních dotací 14 878 mil. Kč.

– Tab. 5 – Přijaté investiční dotace za rok 2017 (v mil. Kč)

Investiční dotace	Částka
SFDI na výstavbu a modernizaci, nár. podíl, OPD, CEF, dotace MD	14 761
Fondy EU (předfinancování)	92
Příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	25
Investiční dotace celkem	14 878

Dotace ze SFDI na výstavbu a modernizaci zahrnují finanční prostředky z OPD, infrastrukturálního fondu CEF a dotace z národních prostředků SFDI.

– Graf 2 – Čerpání finančních prostředků na přípravu staveb v období let 2015–2018 (v mil. Kč)



Pozn.: Předpoklad čerpání v roce 2018 uveden dle rozpisů globálních položek přípravy schválených MD

Další vývoj

Po roce 2017, ve kterém pokračovalo čerpání dotačních prostředků v rámci probíhajícího evropského programového období 2014–2020 ze zdrojů OPD2 a CEF, se v roce 2018 i dalším výhledu očekává pokračování v čerpání těchto dotačních titulů s tím, že pro období středního a delšího výhledu se uvažuje o využití nových zdrojů financování, např. úvěru Evropské investiční banky (dále EIB) tak, aby bylo zajištěno plynulé financování staveb při postupném dočerpání prostředků z OPD2. Okrajově se předpokládá čerpání evropských dotačních prostředků i z programů, které nejsou výhradně určeny na financování dopravní infrastruktury (IROP, Operační program Životní prostředí aj.).

V roce 2017 výrazně přispělo k čerpání zdrojů OPD2 pokračování financování tzv. fázovaných staveb. Ty byly realizačně zahájeny před rokem 2016 s využitím dotací z OPD1 a následně pokračování prací v letech 2016 a 2017 bylo financováno z OPD2. V roce 2018 se očekává doplacení zbývajících fázovaných staveb, převážná většina akcí tak již bude výhradně financována z OPD2. Vzhledem k dostatečné přípravě vhodných významných investičních projektů pro OPD2 se nepředpokládá spolufinancování drobnějších akcí ze zdrojů EU.

CEF – Blending Call

Dalším novým dotačním titulem, který bude SŽDC v nadcházejících letech čerpat, je kombinovaná podpora z prostředků CEF společně s využitím úvěru EIB a národních zdrojů (CEF Blending Call). Prostředky se budou čerpat na investiční opatření na vybraných úsecích

transevropské dopravní sítě TEN-T v České republice, a to například:

- Velim – Poříčany
- Dětmarovice – Petrovice u Karviné – státní hranice
- Choceň – Uhersko
- Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí – původní stopa
- Adamov – Blansko
- Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov
- Lipník nad Bečvou – Drahotuše
- Polom – Suchdol nad Odrou

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 zřízených 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

Celkový počet dopravců, kteří mají se SŽDC uzavřenou Smlouvu o provozování drážní dopravy na dráze celostátní a regionální ve vlastnictví státu jako jednu z podmínek pro vstup na infrastrukturu SŽDC, vzrostl v roce 2017 na 99. Neznamená to však, že všichni tito dopravci realizují výkony na železniční dopravní cestě pravidelně v průběhu celého roku. Jsou dopravci, kteří realizují výkony sezonně, příležitostně ad hoc nebo také vůbec. V průměru realizovalo měsíčně výkony 63 dopravců.

Trend růstu výkonů na ŽDC v **osobní dopravě** pokračuje stejným tempem jako v minulosti.

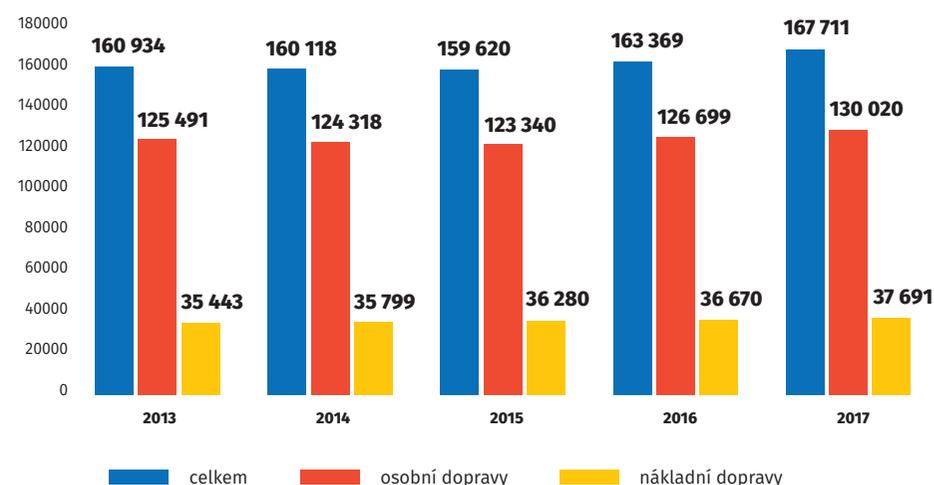
Oproti roku 2016 vzrostl počet vlakových kilometrů (vlkm) o 2,6 % a hrubých tunových kilometrů (hrtkm) o 2,1 %. Rozhodující podíl na těchto celkových výkonech si nadále udržuje dopravce ČD, jehož výkony vzrostly v obdobných proporcích. I ostatní dopravci v osobní dopravě zaznamenali růst výkonů, zejména RegioJet a.s. a GW Train Regio a.s. Dopravce RegioJet a.s. se nejen co do výkonů, ale i tržeb za použití železniční dopravní cesty zařadil na celkové 4. místo všech dopravců v nákladní i osobní dopravě.

V **nákladní dopravě** došlo k nárůstu výkonů oproti roku 2016, a to u vlkm o 2,8 % a hrtkm o 1,7 %. I zde si rozhodující podíl na výkonech udržuje dopravce ČD Cargo, a.s., i když v porovnání s celkovými výkony nadále mírně klesá. Koresponduje to i s tím, že jeho výkony jsou přibližně na stejné úrovni jako v roce 2016 při vyšším celkovém objemu. Znamená to, že celkový nárůst výkonů v nákladní dopravě je dán růstem u ostatních nákladních dopravců a to především METRANS Rail s.r.o., Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o., PKP Cargo Spółka Akcyjna, ale i dalších menších dopravců.

– Tab. 6 – Procentní podíl dopravců na výkonech osobní dopravy (porovnání let 2016 a 2017)

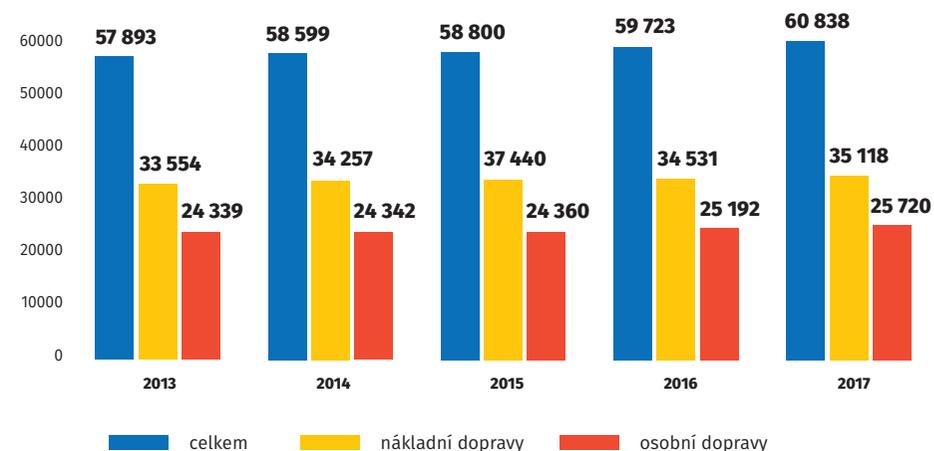
Dopravce/ukazatel, rok	vlkm 2016	hrtkm 2016	vlkm 2017	hrtkm 2017
České dráhy, a.s.	94,43	91,22	93,73	90,04
RegioJet a.s.	2,49	6,77	3,06	8,07
LEO Express a.s.	1,90	1,61	1,50	1,29
GW Train Regio a.s.	0,36	0,08	0,67	0,22
Die Länderbahn GmbH DLB	0,38	0,15	0,37	0,15
ostatní dopravci	0,44	0,17	0,67	0,23

– Graf 3 – Výkony dopravců na síti provozované SŽDC (tis. vlkm) v letech 2013–2017



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

– Graf 4 – Výkony dopravců na síti provozované SŽDC (mil. hrtkm) v letech 2013–2017



Pozn.: 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.

Tab. 7 – Procentní podíl dopravců na výkonech nákladní dopravy (porovnání let 2016 a 2017)

Dopravce/ukazatel, rok	vlkm 2016	hrtkm 2016	vlkm 2017	hrtkm 2017
ČD Cargo, a. s.	63,98	64,81	63,01	63,21
Advanced World Transport a.s.	7,65	8,99	6,78	7,93
METRANS Rail s.r.o.	4,69	6,96	4,75	7,15
UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.	3,41	3,73	3,42	4,05
IDS CARGO a.s.	3,38	3,38	3,14	3,37
Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o.	1,59	2,22	2,04	2,98
PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA	0,90	1,11	1,69	2,01
SD – Kolejová doprava a.s.	1,51	2,06	1,28	1,84
LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o.	0,90	1,25	1,04	1,35
BF Logistics s.r.o.	0,86	1,14	0,89	1,24
ostatní dopravci	11,13	4,35	11,96	4,87

Tab. 8 – Vývoj počtu dopravců (údaje k 31. 12. příslušného roku)

Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Počet dopravců	56	53	62	68	75	79	84	89	94	96	99

Tab. 9 – Počet vlakových tras v jízdním řádu podle kategorie (bez ohledu na dopravce)

Ukazatel	2016	2017
Osobní vlaky (Os)	8 308	8 282
Spěšné vlaky (Sp)	379	471
Rychlíky (R, Rx)	426	451
Vlaky vyšší kvality (EC, EN, EX, IC, LE, SC, railjet, RegioJet, Arriva express)	199	222
Nákladní expresy (Nex)	314	319
Průběžné nákladní vlaky (Pn)	623	627
Manipulační a vlečkové vlaky (Mn, Vleč)	765	809
Soupravové vlaky (Sv)	575	573
Lokomotivní vlaky (Lv)	428	404
Katalogové (nabídkové) trasy SŽDC	1 923	1 963
CELKEM	13 940	14 121

Nadále platí, že výrazným stimulem pro nákladní dopravu po železnici jsou nabídkové ceny (slevy), které SŽDC poskytuje všem dopravcům nediskriminačním způsobem. Jedná se zejména o nabídkovou cenu K pro nákladní vlaky kombinované dopravy a J pro nákladní vlaky dopravující jednotlivé vozové zásilky.

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

Celkem 14 121 vlaků v roce 2017 představuje nárůst o 181 vlaků oproti roku 2016.

Lidské zdroje

Zaměstnanci

K 1. 1. 2017 zaměstnávala SŽDC 17 447 zaměstnanců pracujících ve 186 profesích a ve 24 organizačních složkách působících v jednotlivých regionech ČR.

Po 14 letech své existence, kdy SŽDC dne 1. 1. 2003 zahájila svoji činnost s pouhými 61 zaměstnanci, se stala jedním z největších zaměstnavatelů v ČR a největším zaměstnavatelem v železniční dopravě.

V roce 2017 došlo ke stabilizaci struktury jednotlivých organizačních složek. Z důvodu zajištění stanovených cílů v oblasti provozuschopnosti dráhy, modernizace dráhy a správy majetku byl i v roce 2017 posilován počet zaměstnanců zajišťujících tyto činnosti. V segmentu provozuschopnosti dráhy se

počet zvýšil o 107 (tj. o 1,3 %), v segmentu modernizace dráhy o 21 (tj. 4,3 %) a v segmentu správy majetku o 33 (tj. 9,3 %) zaměstnanců. 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 177 (tj. o 2,2 %). V průběhu roku 2017 bylo vyplaceno odstupné 188 zaměstnancům.

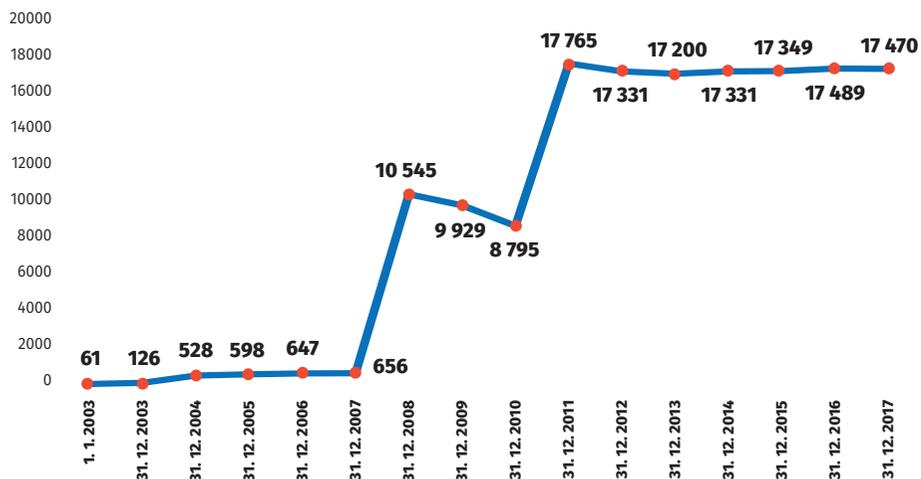
Průměrný přepočtený počet zaměstnanců na plně zaměstnané v roce 2017 činil 17 422,30 (meziroční nárůst o 97,20 zaměstnanců, tj. o 0,56 % v důsledku převodu části závodu Železniční stanice z ČD na SŽDC k 1. 7. 2016).

Věková struktura zaměstnanců se meziročně výrazně nezměnila (Graf 7), k 31. 12. 2017 činil průměrný věk zaměstnance SŽDC 47,73 let (meziroční nárůst o 0,3 %).

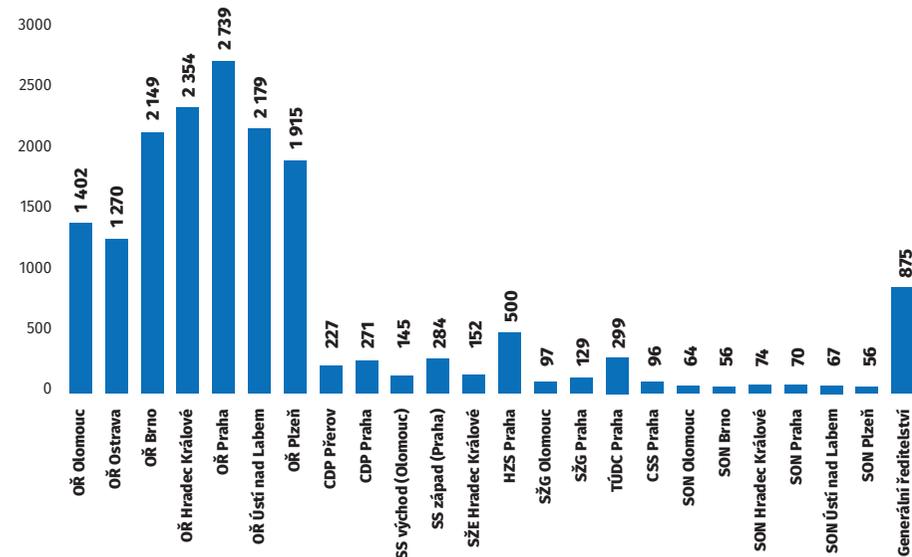
Železniční doprava se řadí mezi tzv. mužskodominantní sektory. To potvrzuje nadále převažující podíl mužů, který k 31. 12. 2017 činil 73 % (Graf 8).

V roce 2017 se kvalifikační struktura zaměstnanců SŽDC oproti roku 2016 téměř nezměnila (Graf 9). Ve struktuře podle nejvyššího dosaženého vzdělání činí podíl zaměstnanců s neúplným, základním a středním vzděláním bez maturity celkem 31 % (tj. snížení o 2 % oproti stavu v roce 2016) a podíl zaměstnanců se středním vzděláním s maturitou nadále dosahoval 55 %. Podíl zaměstnanců s vyšším odborným vzděláním a s bakalářským, vysokoškolským či doktorským vzděláním se zvýšil o 2 % a činil celkem 14 %.

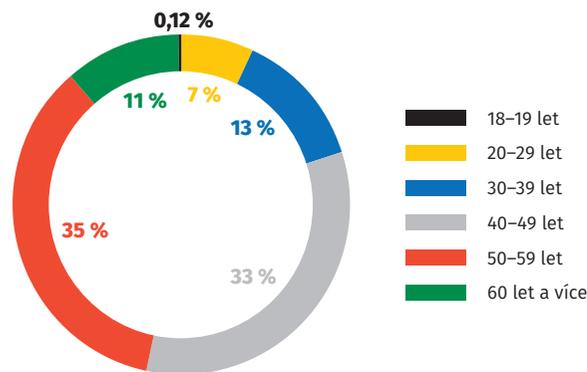
Graf 5 – Vývoj evidenčního počtu zaměstnanců SŽDC v letech 2003–2017



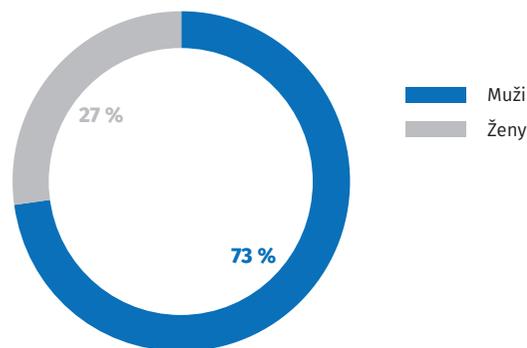
Graf 6 – Evidenční počet zaměstnanců podle organizačních složek k 31. 12. 2017



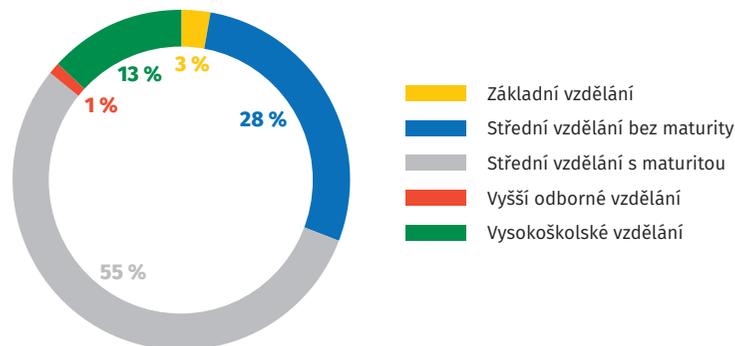
Graf 7 – Věková struktura zaměstnanců k 31. 12. 2017



Graf 8 – Genderová struktura zaměstnanců k 31. 12. 2017



Graf 9 – Struktura zaměstnanců podle nejvyššího dosaženého vzdělání k 31. 12. 2017



Odměňování a zaměstnanecké výhody

Principy odměňování a rozsah poskytování zaměstnaneckých výhod byly dohodnuty v platné Podnikové kolektivní smlouvě SŽDC na období 2016–2017. 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 2017 splnila. Okruh poskytovaných zaměstnaneckých výhod, sloužících k posílení stabilizace a motivace zaměstnanců, se v roce 2017 nezměnil. Kromě výhod v oblasti pracovní doby a dovolené zaměstnavatel například nadále zaměstnancům přispíval na penzijní spoření a životní pojištění. Celkem 2 484 zaměstnanců ve vybraných náročných profesích absolvovalo kondiční pobyt v jednom ze čtyř sjednaných lázeňských zařízení (Priessnitzovy lázně Jeseník, Niva Luhačovice, Kúpele Lúčky a Rajecké Teplíce). 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, a to včetně účasti na mezinárodních akcích železničářských organizací či na regionálních nebo republikových kvalifikacích. Zaměstnancům byly poskytovány peněžní dary při příležitosti životního a pracovního výročí a při prvním skončení pracovního poměru po nabytí nároku na starobní nebo invalidní důchod. V závažných případech zaměstnavatel poskytl zaměstnancům sociální výpomoc nebo bezúročnou sociální půjčku. Zaměstnanci a jejich rodinní příslušníci mohli také využít rekreaci s příspěvkem zaměstnavatele.

Spolupráce s odborovými organizacemi

Prioritou sociální politiky SŽDC je zachování sociálního smíru. Zaměstnavatel věnuje velkou pozornost spolupráci s odborovými organizacemi. Při SŽDC jich působilo k 31. 12. 2017 devět, a to jak multiprofesních, tak zastupujících pouze profesní skupiny zaměstnanců. V průběhu roku 2017 se uskutěčňovala 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 26. 9. 2017 probíhalo kolektivní vyjednávání o nové Podnikové kolektivní smlouvě SŽDC na období po 31. 12. 2017. Z důvodu nedohody o výši mzdového nárůstu nedošlo k uzavření nové podnikové smlouvy s účinností od 1. 1. 2018 a dne 27. 12. 2017 byla sjednána pouze 2. změna dosavadní Podnikové kolektivní smlouvy. Teprve dne 11. 1. 2018 bylo kolektivní vyjednávání završeno podpisem Podnikové kolektivní smlouvy SŽDC na období od 1. 2. 2018 do 31. 12. 2019.

Vzdělávání

Dne 3. 10. 2016 vyšel ve Sbírce zákonů zákon č. 319 ze dne 6. 9. 2016, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách; účinnost tohoto zákona byla stanovena od 1. 4. 2017. V souvislosti s touto změnou zákona bylo nutno provést některé systémové změny s ohledem na zajištění přípravy ke zkouškám a následnému pravidelnému školení (§ 46s bod 4 zákona o dráhách). V souladu s požadavky zákona o dráhách získala SŽDC certifikát ISO 9001:2015 na vzdělávání zajišťované předpisem SŽDC Zam1 a následně 9. 6. 2017 získala od Drážního úřadu Osvědčení o akreditaci pro právnickou osobu. Tím splnila všechny

zákonem dané podmínky pro zajištění ověřování znalostí a školení svých zaměstnanců. Oblast vzdělávání se vyvíjí v souladu se schválenými záměry aktualizované Koncepce řízení lidských zdrojů SŽDC.

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 navštívili lékaře pracovnílékařských služeb na celém území ČR, kde pro SŽDC prostřednictvím smluvního poskytovatele zajišťovalo pracovnílékařské služby 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 došlo v roce 2017 k 397 pracovním úrazům. V tomto roce se nestal žádný smrtelný pracovní úraz zaměstnance SŽDC. Celkem 3 pracovní úrazy byly s hospitalizací delší než pět dnů, 144 pracovních úrazů bylo zařazeno do kategorie ostatní s pracovní neschopností delší než tři kalendářní dny, 1 mezi ostatní s pracovní neschopností do tří kalendářních dnů a 249 mezi ostatní bez pracovní neschopnosti.

Mezinárodní spolupráce

SŽDC v oblasti mezinárodní činnosti nadále aktivně podporovala a prosazovala zájmy české železniční infrastruktury zejména prostřednictvím ovlivňování rozhodujících technických a technologických parametrů a legislativy ve prospěch dalšího efektivního rozvoje železničního podnikání v ČR. Česká železniční síť musí být začleňována do rozhodujících páteřních evropských tras a společně s nimi nabízet spolehlivou alternativu přetíženým silnicím jak pro osobní, tak zejména pro nákladní dopravu. Začleňování tratí ČR do evropské sítě je nezbytnou podmínkou pro rozvoj železnice v naší zemi i pro další spolufinancování z evropských fondů. Bez intenzivní celoevropské spolupráce na všech úrovních řízení by splnění tohoto úkolu nebylo možné.

I v roce 2017 pokračovala jednání se zahraničními partnery, ať již byla bilaterální, v rámci mezinárodních železničních organizací nebo přímým zapojením SŽDC do výborů Evropské komise pro železniční interoperabilitu a bezpečnost. V rámci činnosti v normotvorných institucích (CEN/CENELEC) experti SŽDC spolupracovali při přípravě a novelizacích evropských norem. Rovněž došlo k revizi některých rámcových smluv o propojení infrastruktur i samotných pohraničních ujednání především s polskými a slovenskými železnicemi. Mezi SŽDC a ÖBB-INFRA AG byly uzavřeny nové smlouvy navazující na dodatková ujednání, jejichž předmětem je zlepšení organizování drážní dopravy na pohraničních tratích. V roce 2017 pokračovala jednání na nejvyšší úrovni s německými politiky o podpoře spojení Praha – Mnichov, Praha – Norimberk

a připravovaného rychlého spojení Praha – Drážďany. Dále probíhala jednání mezi ČR, Německem a Polskem o privilegovaném úseku mezi pohraničními stanicemi Hrádek nad Nisou – Žitava přes polské území.

RFC – Železniční nákladní koridory. V souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady EU č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu a navazující legislativou SŽDC nadále intenzivně participuje v orgánech čtyř železničních nákladních koridorů. Jedná se o Baltsko-jadranský, Východní a východostředomořský (Orient), Severomořsko-baltský a Česko-slovenský koridor, jenž se do roku 2020 stane součástí koridoru Rýnsko-dunajského.

Mezinárodní železniční organizace:

UIC – Mezinárodní železniční unie. SŽDC i nadále usiluje o sjednocování technických pravidel pro železnici, což je hlavním posláním UIC od jejího vzniku. Odborníci SŽDC aktivně spolupracovali v různých pracovních skupinách a zapojili se do jednotlivých konkrétních projektů, zejména v rámci fóra UIC Železniční systémy. Průběžně se i v roce 2017 dařilo zapracovávat připomínky SŽDC a ovlivňovat nové či revidované vyhlášky. Pokračovala výměna zkušeností v oblasti železničního svršku a spodku, umělých staveb, sdělovací a zabezpečovací techniky, energetických systémů a elektrické trakce, zavádění systému řízení a zabezpečení železniční dopravy (dále ERTMS) a evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS. SŽDC se aktivně podílela na činnosti pracovní skupiny FRMCS (budoucí radiokomunikační systém pro železniční dopravu), zabývající se definováním technických parametrů

a provozních a uživatelských systémových podmínek. Participovala také na projektech v rámci platformy UIC Životní prostředí, zejména v oblasti redukce hlukové zátěže a hubení plevelů. Otázky zajištění bezpečnosti provozu a migračních vln byly tématy řady jednání platformy UIC Bezpečnost, jejíž je SŽDC součástí. Do popředí se stále více dostávaly otázky kybernetické bezpečnosti. V roce 2017 SŽDC vedla i nadále skupinu UIC Nové technologie a v rámci této aktivity uspořádala v prosinci v Praze konferenci, mimo jiné i k dalšímu využívání dronů, CCTV kamer a dalších technologií.

CER – Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností. SŽDC

v rámci této organizace spoluvytváří poziční dokumenty k legislativním návrhům EU ovlivňujícím železniční dopravu. Odborníci naší organizace spolupracovali s CER v rámci pracovních skupin zabývajících se infrastrukturou, evropskými koridory, bezpečností, personálními záležitostmi, ERTMS a dalších.

RNE – Sdružení evropských manažerů

infrastruktury. SŽDC se aktivně účastnila práce mezinárodní organizace RNE, která je významnou neziskovou asociací evropských manažerů infrastruktury (dále IM) a přidělců kapacity, od roku 2016 jsou jejími přidruženými členy i všichni RFC. Organizace se také v roce 2017 zaměřila na další poskytování podpory dopravcům při jejich mezistátních aktivitách a při zvyšování efektivity procesů jednotlivých IM i RFC zejména tím, že dále harmonizovala podmínky pro mezistátní železniční dopravu, koordinovala konstrukce jízdních řádů v celé Evropě a zajišťovala společný přístup

k marketingu a prodeji mezinárodních tras (včetně Prohlášení o dráze a Koridorových informačních dokumentů). Významná byla spolupráce manažerů infrastruktury v oblasti provozování dráhy a při rozvoji RFC.

OSŽD – Organizace pro spolupráci železnic.

V roce 2017 se nejvyšší vedení SŽDC účastnilo konference generálních ředitelů, jednoho z nejvyšších statutárních zasedání mezivládní organizace OSŽD. Odborníci SŽDC se nadále podíleli na projektech páté komise OSŽD Infrastruktura a kolejová vozidla, zejména v pracovních skupinách železničního svršku (katalog defektů kolejnic), spodku a v oblasti diagnostiky tratí.

ETSI – Institut pro standardy v oblasti te-

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

Hospodaření organizace

Hospodaření SŽDC

Za účetní období 2017 byl dosažen výsledek hospodaření v podobě účetní ztráty 1 093 mil. Kč. Záporná hodnota výsledku hospodaření souvisí zejména s rozdílem mezi 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 roce 2017 a bude ho převyšovat i v následujících letech.

Finanční ukazatel EBITDA (bez oddlužení) dosáhl kladné výše 853 mil. Kč. EBITDA představuje rozdíl mezi výnosy a náklady SŽDC, do kterých není započteno zdanění, úroky, odpisy a oddlužení. EBITDA je zároveň očištěna o nefinanční operace zúčtování rezerv v provozní oblasti.

Tržby za použití ŽDC jsou úhradou za využití ŽDC dopravci pro jízdu vlaku. V roce 2017 to byla pro SŽDC významná výnosová položka představující příjem finančních prostředků na pokrytí nákladů spojených se zajištěním provozuschopnosti železniční dopravní cesty.

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 ze SFDI na opravy a údržbu celostátních a regionálních drah je 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 osobních nádraží je poskytována SFDI na základě smlouvy, a to k financování neinvestičních oprav a údržby zařízení služeb (osobních nádraží).

Dotace ze SFDI na provozování dráhy je poskytována SFDI na základě smlouvy, a to k financování neinvestičních nákladů vynaložených na zajištění provozování dráhy.

Dotace ze SFDI spolufinancovaná z OPD byla využita v roce 2017 na dokončení akcí, které byly do konce roku 2015 spolufinancovány z prostředků OPD1.

Ostatní dotace tvoří zejména účelová dotace za leden – březen 2017 z MD na systém odměňování výkonů za každý dopravcem nahrazený vlak pro případ, kdy dopravce zajistí náhradní autobusovou dopravu za přerušenu veřejnou drážní osobní dopravu z důvodu plánovaného omezení provozování dráhy. Dále jde o provozně účelovou dotaci ze SFDI na studie

Tab. 10 – Položky, které měly největší vliv na výsledek hospodaření SŽDC za rok 2017

Ukazatel	Skutečnost 2017 v mil. Kč
Tržby za použití ŽDC	4 117
Tržby za přidělenou kapacitu ŽDC	107
Dotace ze SFDI na opravy a údržbu celostátních a regionálních drah	11 932
Dotace ze SFDI na opravy a údržbu nemovitostí osobních nádraží	1 000
Dotace ze SFDI na provozování dráhy	5 750
Dotace ze SFDI spolufinancovaná z OPD	136
Ostatní dotace	62
Oddlužení SŽDC dle usnesení vlády ČR č. 1553 z roku 2005	706
Nákup a prodej elektrické energie a distribučních služeb	377
Materiál, vlastní spotřeba energie a služby	-10 914
Osobní náklady	-9 795
Účetní odpisy	-4 214
Ostatní provozní výnosy a náklady	-559
Provozní výsledek hospodaření	-1 295
Výnosové a nákladové úroky	-65
Kurzové rozdíly	76
Ostatní finanční výnosy a náklady	-1
Finanční výsledek hospodaření	10
Výsledek hospodaření před zdaněním	-1 285
Odložená daň	-193
Výsledek hospodaření za účetní období po zdanění	-1 093
EBITDA	853

a dotaci ze SFDI pro stavební správy na drobné neinvestiční výdaje.

Položkou významně ovlivňující výnosy SŽDC je **výnos z titulu prominutí závazků SŽDC** (tzv. oddlužení). Na SŽDC byly při jejím vzniku převedeny mimo jiné závazky ČD, s. o., 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 ze státního rozpočtu.

Nákup a prodej elektrické 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, které souvisejí se zajištěním provozuschopnosti železniční dopravní cesty a se správou majetku osobních nádraží a které jsou vynaloženy na externí opravy a udržování.

Osobní náklady zaměstnanců SŽDC zahrnují mzdové náklady, náklady na sociální zabezpečení a ostatní osobní 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. odvodová povinnost vůči Specializovanému finančnímu úřadu, úhrada náhradní autobusové dopravy dopravcům z důvodu plánovaného omezení provozování dráhy podle 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 nájem, aktivace, výnosy z vyzískaného materiálu, náklady na pojištění majetku a odpovědnosti, příspěvek na ochranné pracovní pomůcky či členské příspěvky organizacím, daně a ostatní poplatky.

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 především z přepočtu závazků, úvěrů a úroků v cizí měně aktuálním kurzem k 31. 12. 2017. Úvěry převzaté po bývalé státní organizaci ČD, s. o., jsou nyní denominovány už jen v eurech.

Součástí výsledku hospodaření roku 2017 je změna stavu odloženého daňového závazku ve výši 193 mil. Kč. Tituly, z nichž je odložená daň tvořena, jsou uvedeny v příloze účetní závěrky.

Předpokládaná hospodářská situace

Vizí SŽDC je dosahovat v úzké spolupráci s příslušnými orgány státní správy vyrovnaného hospodaření v příjmech a výdajích v jednotlivých segmentech své činnosti, se snahou nezvyšovat nároky ze strany SŽDC na státní rozpočet. Zdroje SŽDC v jednotlivých segmentech musí v daném roce plně pokrýt jejich výdaje. Limitujícím faktorem je zejména přidělená výše neinvestičních dotací z rozpočtu SFDI na zajištění provozuschopnosti a provozování železniční dopravní cesty, na zajištění oprav a údržby osobních nádraží a cenová politika za použití železniční dopravní cesty. Cílem SŽDC je dosažení stabilizace peněžních příjmů a výdajů tak, aby saldo peněžních toků bylo vyrovnané.

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 a na které budou nádraží a zastávky v technickém, provozním i estetickém stavu odpovídajícím nárokům moderní dopravy.

Řízení rizik

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

Řízení rizik v SŽDC je soustavná systematická a metodická činnost organizovaná vedením organizace v rámci vnitřního kontrolního systému v koordinaci s útvarem interního auditu. Součástí procesu řízení rizik je mapování všech potenciálních rizik, vyhodnocení

významnosti rizik podle pravděpodobnosti jejich vzniku a možného dopadu, přijetí souboru opatření k vyloučení či minimalizaci rizik anebo snížení jejich nežádoucích vlivů a kontrola realizace a účinnosti těchto opatření. Součástí opatření k minimalizaci rizik jsou interní předpisy.

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 a prováděním výcviku a zkoušek stanovených pro jejich budoucí pracovní zařazení. U vybraných profesí jsou v pravidelných cyklech prováděna školení a vykonávány periodické zkoušky včetně ověřování fyzické a psychické zdravotní způsobilosti. Řízení rizik zahrnuje také tvorbu a neustálou údržbu systému vnitřních předpisů, které definují požadavky na jednotlivé součásti ŽDC a správné postupy při provádění činností na ŽDC. Dále se provádějí pravidelné prohlídky a měření, kterými se zjišťuje technický stav železniční infrastruktury. V případě mimořádných událostí jsou vyšetřovány příčiny a okolnosti jejich vzniku a 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, zajištění provozuschopnosti ŽDC a provozování ŽDC je financována zejména z dotací, je likvidita v těchto oblastech řízena v návaznosti na příslušné dotační tituly pro předmětné fiskální období s důrazem na dodržování podmínek pro jejich čerpání a minimalizaci případných sankcí. V ostatních oblastech, financovaných především z tržeb, bylo v roce 2017 klíčovým nástrojem řízení likvidity průběžné sledování a regulace aktuálního vývoje cash flow.

Úrokové a měnové riziko je spojeno především s dlouhodobými úvěry jak v eurech, tak i v českých korunách na výstavbu a rekonstrukci železničních koridorů, přešlých od společnosti ČD, s. o. 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 a kybernetické bezpečnosti

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 a aktualizovaná antivirová ochrana, provádějí se pravidelně aktualizace operačních systémů a dochází k postupnému omezování přístupových oprávnění jednotlivým uživatelům a zálohování centrálně ukládaných dat.

V rámci aplikace zákona č. 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti a naplnění podmínek ochrany informačních a komunikačních systémů kritické informační infrastruktury došlo během roku 2017 k identifikaci primárních a podpůrných aktiv. V návaznosti na tento krok byla zpracována analýza rizik, během níž došlo k identifikaci a následnému ohodnocení rizik bezpečnosti informací. V reakci na tato zjištění byl zpracován návrh opatření zvládnutí rizik, který zahrnuje prioritizaci jednotlivých nápravných opatření a způsob zmírňování rizik. Kromě technických opatření jsou rovněž navržena i opatření organizační, která nejsou finančně nákladná a jsou současně způsobilá zmírňovat identifikovaná rizika, např. v oblasti lidských zdrojů. Technická opatření jsou navrhována v kontextu provozních potřeb a ve spolupráci všech relevantních odborných útvarů SŽDC. Důraz je kladen na stanovení bezpečnostních požadavků pro dodavatele, segmentaci a zajištění bezpečnosti průmyslových a řídicích systémů. Opatření jsou navrhována tak, aby byla účinná i k pokrytí případných rizik plynoucích z ochrany osobních údajů (GDPR).

Rizika v oblasti lidských zdrojů

Zájmy SŽDC ohledně požadavků na budoucí zaměstnance jsou zajištěny prostřednictvím spolupráce se středními a vysokými školami včetně studentského programu Nádražák

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 a 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 MD.

Protikorupční opatření

V zájmu minimalizace korupčních rizik, prevence a zajištění reakce na vzniklá podezření na korupci vydala SŽDC Etický kodex zaměstnance a Interní protikorupční program včetně Katalogu korupčních rizik. Současně byl zaveden systém pravidelného každoročního vyhodnocování účinnosti Interního protikorupčního programu. V roce 2017 byla provedena aktualizace Etického kodexu zaměstnance, Interního protikorupčního programu i Katalogu korupčních rizik. Do systému vzdělávání zaměstnanců byl začleněn pravidelný e-learningový kurz k interním protikorupčním opatřením. V souladu s nařízením vlády č. 145/2015 byl nastaven elektronický systém podporující příjem oznámení podezření ze spáchání protiprávního jednání a byli určeni prošetřovatelé těchto oznámení.

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 2017 pokračovala spolupráce s vybranými technickými středními a vysokými školami, jejichž absolventi se mohou uplatnit v SŽDC. Studenti mají možnost absolvovat praxi na pracovištích pod dohledem zkušených odborníků. Vedle toho zaměstnanci SŽDC vyučují a přednášejí některé odborné předměty, podílejí se i na jejich tvorbě, vypisují témata závěrečných prací studentů a účastní se odborných konferencí pořádaných smluvními školami. Pořádá se množství exkurzí pro studenty nejen smluvních škol. Studentům byla nabídnuta možnost vykonání vybraných odborných zkoušek SŽDC. Manažer drážní infrastruktury aktivně pomáhal s nábohem studentů na školy prostřednictvím Atlasu škol, v interním periodiku Moje železnice či prostřednictvím webu www.szdc.cz/studenti.

Studentský program Nádražák

V roce 2017 došlo k zintenzivnění podpory technického vzdělávání a náboru na smluvních školách SŽDC pomocí Studentského programu Nádražák. Díky němu získávají studenti měsíční finanční příspěvek na studium a jistotu práce po ukončení školy. Název Nádražák odkazuje nejen na železničářskou tradici, ale také na celoživotní vzdělávání, ke kterému má člověk blízko, ať už je žákem, studentem nebo zaměstnancem.

Preventivní vlak bezpečně železnice

Dlouhodobý společný projekt ČD a SŽDC je zaměřený na žáky základních a středních škol, které upozorňuje na hlavní rizika nesprávného chování na železnici. Součástí programu je tak například diskuze s policiisty a odborníky na mimořádné události na železnici, promítání preventivně-bezpečnostního filmu *To nedáš!* nebo prezentace práce drážních hasičů, kteří také seznamují žáky se základy první pomoci. Speciální vlaková souprava navštívila na jaře České Budějovice, Strakonice, Jindřichův Hradec a Benešov u Prahy, během podzimní cesty zavítala do Kralup nad Vltavou, Prahy Dejvic, Letohradu, České Třebové a Chocně.

Student Cup

Pátý ročník projektu zaměřeného především na žáky 8. a 9. tříd základních škol se v roce 2017 konal ve třech městech, a to tradičně v Praze, naopak poprvé se staly jeho dějištěm Ostrava a Plzeň. SŽDC představila vybrané profese na železnici a celkové možné pracovní uplatnění na SŽDC. Kromě toho se zde žákům prezentovaly smluvní školy z příslušného regionu a jejich obory, které souvisejí s činností SŽDC. Cílem projektu je nejen představení společnosti jako moderního zaměstnavatele, ale také pomoc školám s nábohem žáků do technických oborů vzdělávání.

Studentská konference

Praha se opět stala místem konání interaktivní konference zaměřené na studenty technických oborů středních a vysokých škol, kteří mají zájem aktivně se zapojit do rozvoje české železnice. Cílem tohoto ročníku bylo představit novinky z oblasti železniční dopravy a seznámit studenty s možnostmi profesního uplatnění v SŽDC i dalších partnerských firmách. Odborné přednášky střídaly diskuze, do kterých se studenti mohli aktivně zapojit prostřednictvím webového rozhraní. Další zájemci měli možnost sledovat celý program v přímém přenosu. O důležitosti této konference svědčí účast

nejen českých, ale také zahraničních odborníků z oboru železniční dopravy.

Tým SŽDC

V roce 2017 pokračoval projekt interní komunikace Tým SŽDC, jehož cílem je posílit vědomí sounáležitosti, propojit jednotlivé zaměstnance a profese, rozvíjet schopnost vzájemně komunikovat a spolupracovat, a to i 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 a do vnitropodnikové komunikace prostřednictvím diskuzí se zástupci vedení organizace nebo s kolegy. Zveřejňováním podnětů, návrhů, vzkazů, komentářů, fotografií či videí motivují své kolegy, aby se také aktivně účastnili a připojili se svými příspěvky či vlastním příběhem. Najdou zde také elektronickou verzi interního bulletinu Moje železnice. Novinkou pro rok 2017 byly dvě Roadshow Týmu SŽDC, které se uskutečnily v Praze a Olomouci, a také vyhlášení nové kategorie Zaměstnanec roku.

Životní prostředí

Oblast životního prostředí je regulována poměrně rozsáhlou evropskou a národní legislativou. Je zřejmé, že respektování a dodržování

právních požadavků v dané oblasti přispívá k minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí. Průřezově sem spadá i problematika rostlinolékařské péče (ve vztahu k aplikaci biocidů) a ochrany veřejného zdraví (hluk a vibrace). Železniční doprava, resp. železnice jako taková, je považována za dopravní mód mající určitou environmentální konkurenční výhodu. Je však nezbytné pokračovat v další minimalizaci negativních dopadů na životní prostředí, jako jsou hluk, vibrace, prašnost a znečišťování ovzduší, a také předcházet vzniku odpadů.

V roce 2017 pokračovaly naše aktivity spojené s údržbou doprovodné zeleně. Jedná se zpravidla o eliminaci nepůvodních dřevin nízké ekologické i estetické hodnoty, které případným pádem do průjezdného průřezu tratě představují zvýšené bezpečnostní riziko pro dráhu a provoz na ní. Cílem SŽDC je preventivně zabránit mimořádným událostem vznikajícím v důsledku těchto jevů. Těto snaze

napomáhá od dubna 2017 novelizované znění § 8 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, kdy nově postačí kácení dřevin v obvodu a ochranném pásmu dráhy – z důvodu zajištění její provozuschopnosti a bezpečnosti – oznámit orgánu ochrany přírody nejméně 15 dní před vlastním kácením.

Ukazuje se také, že pro následující období bude třeba se více zaměřit na porosty na pozemcích cizích právních subjektů v ochranném pásmu dráhy a hledat funkční mechanismy, které povedou ke snižování míry ohrožení dráhy. V roce 2017 jsme provedli aktualizaci výjimek pro aplikaci biocidů v prvních a druhých zónách národních parků a chráněných krajinných oblastí a v dalších vybraných zvláště chráněných územích.





Finanční část

Zpráva nezávislého auditora



KPMG Česká republika Audit, s.r.o.

Pobřežní 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

Výrok auditora

Provedli jsme audit přiložené účetní závěrky Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (dále také „Organizace“) sestavené na základě českých účetních předpisů, která se skládá z rozvahy k 31. prosinci 2017, výkazu zisku a ztráty, přehledu o změnách vlastního kapitálu a přehledu o peněžních tocích za rok končící 31. prosincem 2017 a přílohy v účetní závěrce, která obsahuje popis použitých podstatných účetních metod a další vysvětlující informace. Údaje o Organizaci jsou uvedeny v bodě 1 přílohy v této účetní závěrce.

Podle našeho názoru přiložená účetní závěrka podává věrný a poctivý obraz aktiv a pasiv Organizace k 31. prosinci 2017 a nákladů a výnosů a výsledku jejího hospodaření

a peněžních toků za rok končící 31. prosincem 2017 v souladu s českými účetními předpisy.

Základ pro výrok

Audit jsme provedli v souladu se zákonem o auditorech a standardy Komory auditorů České republiky pro audit, kterými jsou mezinárodní standardy pro audit (ISA) případně doplněné a upravené souvisejícími aplikačními doložkami. Naše odpovědnost stanovená těmito předpisy je podrobněji popsána v oddílu Odpovědnost auditora za audit účetní závěrky. V souladu se zákonem o auditorech a Etickým kodexem přijatým Komorou auditorů České republiky jsme na Organizaci nezávislí a splnili jsme i další etické povinnosti vyplývající z uvedených předpisů. Domníváme se, že důkazní informace, které jsme shromáždili, poskytnou dostatečný a vhodný základ pro vyjádření našeho výroku.

Zdůraznění skutečnosti – úhrada bankovních závazků a oddlužení

Jak je uvedeno v bodě 7.1 přílohy v účetní závěrce, 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 4.13.2 přílohy

v účetní závěrce, 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 Organizace nepostačují na úhradu těchto dlouhodobých závazků, a proto je řešení jejich úhrady předmětem usnesení Vlády České republiky, kterým vláda stanovila postup promíjení závazků Organizace až do doby jejich umoření. V roce 2017 došlo k prominutí závazků ve výši 706 mil. Kč, a tato částka byla zaúčtována jako součást jiných provozních výnosů. Toto zdůraznění skutečnosti nepředstavuje výhradu.

Ostatní informace

Ostatními informacemi jsou v souladu s § 2 písm. b) zákona o auditorech informace uvedené ve výroční zprávě mimo účetní závěrku a naši zprávu auditora. Za ostatní informace odpovídá statutární orgán Organizace.

Náš výrok k účetní závěrce se k ostatním informacím nevztahuje. Přesto je však součástí našich povinností souvisejících



s auditem účetní závěrky seznámení se s ostatními informacemi a posouzení, zda ostatní informace nejsou ve významném (materiálním) nesouladu s účetní závěrkou či s našimi znalostmi o účetní jednotce získanými během auditu účetní závěrky nebo zda se jinak tyto informace nejeví jako významně (materiálně) nesprávné. Také posuzujeme, zda ostatní informace byly ve všech významných (materiálních) ohledech vypracovány v souladu s příslušnými právními předpisy. Tímto posouzením se rozumí, zda ostatní informace splňují požadavky právních předpisů na formální náležitosti a postup vypracování ostatních informací v kontextu významnosti (materiality), tj. zda případné nedodržení uvedených požadavků by bylo způsobilo ovlivnit úsudek činěný na základě ostatních informací.

Na základě provedených postupů, do míry, již dokážeme posoudit, uvádíme, že

- ostatní informace, které popisují skutečnosti, jež jsou též předmětem zobrazení v účetní závěrce, jsou ve všech významných (materiálních) ohledech v souladu s účetní závěrkou a
- ostatní informace byly vypracovány v souladu s právními předpisy.

Dále jsme povinni uvést, zda na základě poznatků a povědomí o Organizaci, k nimž jsme dospěli při provádění auditu, ostatní informace neobsahují významné (materiální)

věcné nesprávnosti. V rámci uvedených postupů jsme v obdržení ostatních informacích žádné významné (materiální) věcné nesprávnosti nezjistili.

Odpovědnost statutárního orgánu a výboru pro audit organizace za účetní závěrku

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

Při sestavování účetní závěrky je statutární orgán Organizace povinen posoudit, zda je Organizace schopna nepřetržitě trvat, a pokud je to relevantní, popsat v příloze v účetní závěrce záležitosti týkající se jejího nepřetržitého trvání a použití předpokladu nepřetržitého trvání při sestavení účetní závěrky, s výjimkou případů, kdy statutární orgán plánuje zrušení Organizace nebo ukončení její činnosti, resp. kdy nemá jinou reálnou možnost, než tak učinit.

Za dohled nad procesem účetního výkaznictví v Organizaci odpovídá výbor pro audit.

Odpovědnost auditora za audit účetní závěrky

Naším cílem je získat přiměřenou jistotu, že účetní závěrka jako celek neobsahuje významnou (materiální) nesprávnost způsobenou podvodem nebo chybou

a vydat zprávu auditora obsahující náš výrok. Přiměřená míra jistoty je velká míra jistoty, nicméně není zárukou, že audit provedený v souladu s výše uvedenými předpisy ve všech případech v účetní závěrce odhalí případnou existující významnou (materiální) nesprávnost. Nesprávnosti mohou vzniknout v důsledku podvodů nebo chyb a považují se za významné (materiální), pokud lze reálně předpokládat, že by jednotlivě nebo v souhrnu mohly ovlivnit ekonomická rozhodnutí, která uživatelé účetní závěrky na jejím základě přijmou.

Při provádění auditu v souladu s výše uvedenými předpisy je naší povinností uplatňovat během celého auditu odborný úsudek a zachovávat profesní skepticismus. Dále je naší povinností:

- Identifikovat a vyhodnotit rizika významné (materiální) nesprávnosti účetní závěrky způsobené podvodem nebo chybou, navrhnout a provést auditorské postupy reagující na tato rizika a získat dostatečné a vhodné důkazní informace, abychom na jejich základě mohli vyjádřit výrok. Riziko, že neodhalíme významnou (materiální) nesprávnost, k níž došlo v důsledku podvodu, je větší než riziko neodhalení významné (materiální) nesprávnosti způsobené chybou, protože součástí podvodu mohou být tajné dohody, falšování, úmyslná opomenutí, nepravdivá prohlášení nebo obcházení vnitřních kontrol.



- Seznámit se s vnitřním kontrolním systémem Organizace relevantním pro audit v takovém rozsahu, abychom mohli navrhnout auditorské postupy vhodné s ohledem na dané okolnosti, nikoli abychom mohli vyjádřit názor na účinnost jejího vnitřního kontrolního systému.
- Posoudit vhodnost použitých účetních pravidel, přiměřenost provedených účetních odhadů a informace, které v této souvislosti statutární orgán Organizace uvedl v příloze v účetní závěrce.
- Posoudit vhodnost použití předpokladu nepřetržitého trvání při sestavení účetní závěrky statutárním orgánem a to, zda s ohledem na shromážděné důkazní informace existuje významná (materiální) nejistota vyplývající z událostí nebo podmínek, které mohou významně zpochybnit schopnost Organizace nepřetržitě trvat. Jestliže dojdeme k závěru, že taková významná (materiální) nejistota existuje, je naší povinností upozornit v naší zprávě na informace uvedené v této souvislosti v příloze v účetní závěrce, a pokud tyto informace nejsou dostatečné, vyjádřit modifikovaný výrok. Naše závěry

týkající se schopnosti Organizace nepřetržitě trvat vycházejí z důkazních informací, které jsme získali do data naší zprávy. Nicméně budoucí události nebo podmínky mohou vést k tomu, že Organizace ztratí schopnost nepřetržitě trvat.

- Vyhodnotit celkovou prezentaci, členění a obsah účetní závěrky, včetně přílohy, a dále to, zda účetní závěrka zobrazuje podkladové transakce a události způsobem, který vede k věrnému zobrazení.

Naší povinností je informovat osoby pověřené správou a řízením mimo jiné o plánovaném rozsahu a načasování auditu a o významných zjištěních, která jsme v jeho průběhu učinili, včetně zjištěných významných nedostatků ve vnitřním kontrolním systému.

Statutární auditor odpovědný za zakázku

Ing. Karel Charvát je statutárním auditorem odpovědným za audit účetní závěrky Organizace Správy železniční dopravní cesty, státní organizace k 31. prosinci 2017, na jehož základě byla zpracována tato zpráva nezávislého auditora.

V Praze, dne 8. června 2018

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

Ing. Karel Charvát
Partner
Evidenční číslo 2032



Většina věcí v našem životě se neobejde bez časového plánování. Jako spolehlivý partner v oblasti cestování zajišťujeme hladký průběh železniční dopravy.

Spokojenost cestujících s kvalitou poskytovaných služeb včetně plnění jízdního řádu je pro nás rozhodující. Za rok 2017 se nám podařilo dodržet pravidelnost vlaků z více než 90 procent.

ROZVAHA

v plném rozsahu k 31. prosinci 2017

(v tisících Kč)

Identifikační číslo:
70994234

Obchodní firma a sídlo:
Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00, Praha 1 - Nové Město
Česká republika

Označ.	AKTIVA	Řád.	Běžné účetní období			Minulé účetní období
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
	AKTIVA CELKEM	1	180 674 098	-113 181 644	67 492 454	72 746 546
B.	Dlouhodobý majetek	2	175 243 273	-112 570 120	62 673 153	66 982 500
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	3	871 175	-733 787	137 388	180 648
B.I.2.	Ocenitelná práva	4	849 481	-728 878	120 603	178 353
B.I.2.1.	Software	5	849 481	-728 878	120 603	178 353
B.I.4.	Ostatní dlouhodobý nehmotný majetek	6	5 032	-4 909	123	376
B.I.5.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek a nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	7	16 662		16 662	1 919
B.I.5.1.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	8	445		445	446
B.I.5.2.	Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	9	16 217		16 217	1 473
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek	10	174 372 098	-111 836 333	62 535 765	66 801 852
B.II.1.	Pozemky a stavby	11	143 720 696	-90 592 563	53 128 133	55 736 093
B.II.1.1.	Pozemky	12	6 809 207	-24 297	6 784 910	6 788 648
B.II.1.2.	Stavby	13	136 911 489	-90 568 266	46 343 223	48 947 445
B.II.2.	Hmotné movité věci a jejich soubory	14	19 977 923	-15 961 546	4 016 377	4 527 735
B.II.3.	Oceňovací rozdíl k nabytému majetku	15	8 435 517	-5 219 131	3 216 386	3 778 754
B.II.4.	Ostatní dlouhodobý hmotný majetek	16	3 400	-585	2 815	1 704
B.II.4.3.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek	17	3 400	-585	2 815	1 704
B.II.5.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek a nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	18	2 234 562	-62 508	2 172 054	2 757 566
B.II.5.1.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	19	331 752		331 752	341 552
B.II.5.2.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	20	1 902 810	-62 508	1 840 302	2 416 014

ROZVAHA

v plném rozsahu k 31. prosinci 2017

(v tisících Kč)

Označ.	AKTIVA	Řád.	Běžné účetní období			Minulé účetní období
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
C.	Oběžná aktiva	21	5 371 446	-611 524	4 759 922	5 674 265
C.I.	Zásoby	22	551 673	-14 445	537 228	411 363
C.I.1.	Materiál	23	551 669	-14 445	537 224	411 064
C.I.2.	Nedokončená výroba a polotovary	24				222
C.I.3.	Výrobky a zboží	25	3		3	4
C.I.3.2.	Zboží	26	3		3	4
C.I.5.	Poskytnuté zálohy na zásoby	27	1		1	73
C.II.	Pohledávky	28	2 359 072	-597 079	1 761 993	2 062 589
C.II.1.	Dlouhodobé pohledávky	29	107 419		107 419	183 527
C.II.1.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	30	106 480		106 480	181 642
C.II.1.5.	Pohledávky – ostatní	31	939		939	1 885
C.II.1.5.2	Dlouhodobé poskytnuté zálohy	32	939		939	1 885
C.II.2.	Krátkodobé pohledávky	33	2 251 653	-597 079	1 654 574	1 879 062
C.II.2.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	34	1 711 136	-550 826	1 160 310	1 299 584
C.II.2.4.	Pohledávky – ostatní	35	540 517	-46 253	494 264	579 478
C.II.2.4.3	Stát – daňové pohledávky	36	218 344		218 344	153 694
C.II.2.4.4	Krátkodobé poskytnuté zálohy	37	110 097		110 097	109 823
C.II.2.4.5	Dohadné účty aktivní	38	139 076		139 076	291 762
C.II.2.4.6	Jiné pohledávky	39	73 000	-46 253	26 747	24 199
C.IV.	Peněžní prostředky	40	2 460 701		2 460 701	3 200 313
C.IV.1.	Peněžní prostředky v pokladně	41	2 629		2 629	2 838
C.IV.2.	Peněžní prostředky na účtech	42	2 458 072		2 458 072	3 197 475
D.	Časové rozlišení aktiv	43	59 379		59 379	89 781
D.1.	Náklady příštích období	44	22 195		22 195	23 095
D.3.	Příjmy příštích období	45	37 184		37 184	66 686

ROZVAHA

v plném rozsahu k 31. prosinci 2017

(v tisících Kč)

Označ.	PASIVA	Řád.	Běžné účetní období	Minulé účetní období
	PASIVA CELKEM	46	67 492 454	72 746 546
A.	Vlastní kapitál	47	54 358 571	55 525 850
A.I.	Základní kapitál	48	57 355 961	57 347 839
A.I.1.	Základní kapitál	49	57 355 961	57 347 839
A.II.	Ážio a kapitálové fondy	50	1 226 852	1 179 241
A.II.2.	Kapitálové fondy	51	1 226 852	1 179 241
A.II.2.1.	Ostatní kapitálové fondy	52	1 226 852	1 179 241
A.III.	Fondy ze zisku	53	36 899	165 797
A.III.1.	Ostatní rezervní fondy	54	36 899	165 797
A.IV.	Výsledek hospodaření minulých let (+/-)	55	-3 168 344	-1 067 465
A.IV.2.	Neuhrazená ztráta minulých let (-)	56	-3 155 345	-1 055 783
A.IV.3.	Jiný výsledek hospodaření minulých let (+/-)	57	-12 999	-11 682
A.V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	58	-1 092 797	-2 099 562
B. + C.	Cizí zdroje	59	12 980 849	17 041 468
B.	Rezervy	60	3 456 331	4 891 553
B.4.	Ostatní rezervy	61	3 456 331	4 891 553
C.	Závazky	62	9 524 518	12 149 915
C.I.	Dlouhodobé závazky	63	4 998 852	5 546 060
C.I.2.	Závazky k úvěrovým institucím	64	953 980	1 757 237
C.I.4.	Závazky z obchodních vztahů	65	365 028	132 822
C.I.8.	Odložený daňový závazek	66	2 827 075	3 019 775
C.I.9.	Závazky – ostatní	67	852 769	636 226
C.I.9.3.	Jiné závazky	68	852 769	636 226

ROZVAHA

v plném rozsahu k 31. prosinci 2017

(v tisících Kč)

Označ.	PASIVA	Řád.	Běžné účetní období	Minulé účetní období
C.II.	Krátkodobé závazky	69	4 525 666	6 603 855
C.II.2.	Závazky k úvěrovým institucím	70	224 995	1 493 418
C.II.3.	Krátkodobé přijaté zálohy	71	189 800	194 162
C.II.4.	Závazky z obchodních vztahů	72	1 661 197	2 410 898
C.II.8.	Závazky ostatní	73	2 449 674	2 505 377
C.II.8.3.	Závazky k zaměstnancům	74	562 352	505 311
C.II.8.4.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	75	311 732	272 914
C.II.8.5.	Stát - daňové závazky a dotace	76	1 214 781	1 373 064
C.II.8.6.	Dohadné účty pasivní	77	360 317	353 444
C.II.8.7.	Jiné závazky	78	492	644
D.	Časové rozlišení pasiv	79	153 034	179 228
D.1.	Výdaje příštích období	80	93 683	90 850
D.2.	Výnosy příštích období	81	59 351	88 378

VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY

druhé členění za rok končící 31. prosincem 2017

(v tisících Kč)

Identifikační číslo:
70994234

Obchodní firma a sídlo:
Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Dlážďená 1003/7
110 00, Praha 1 - Nové Město
Česká republika

Označ.	VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY	Řád.	Běžné účetní období	Minulé účetní období
I.	Tržby z prodeje výrobků a služeb	1	6 899 311	6 653 888
II.	Tržby za prodej zboží	2	2	1
A.	Výkonová spotřeba	3	12 132 782	14 210 139
A.1.	Náklady vynaložené na prodané zboží	4	1	1
A.2.	Spotřeba materiálu a energie	5	2 992 879	3 132 671
A.3.	Služby	6	9 139 902	11 077 467
B.	Změna stavu zásob vlastní činnosti (+/-)	7	67	-5
C.	Aktivace (-)	8	-492 384	-388 911
D.	Osobní náklady	9	9 794 506	9 234 313
D.1.	Mzdové náklady	10	6 986 925	6 571 368
D.2.	Náklady na sociální zabezpečení, zdravotní pojištění a ostatní náklady	11	2 807 581	2 662 945
D.2.1.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	12	2 348 208	2 203 507
D.2.2.	Ostatní náklady	13	459 373	459 438
E.	Úpravy hodnot v provozní oblasti	14	4 234 592	4 279 356
E.1.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	15	4 213 634	4 195 422
E.1.1.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku – trvalé	16	4 214 354	4 144 324
E.1.2.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku – dočasné	17	-720	51 098
E.2.	Úpravy hodnot zásob	18	-1 372	-2 106
E.3.	Úpravy hodnot pohledávek	19	22 330	86 040
III.	Ostatní provozní výnosy	20	20 440 578	22 356 856
III.1.	Tržby z prodaného dlouhodobého majetku	21	54 210	143 189
III.2.	Tržby z prodaného materiálu	22	261 714	258 758
III.3.	Jiné provozní výnosy	23	20 124 654	21 954 909
F.	Ostatní provozní náklady	24	2 965 571	4 141 700
F.1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	25	19 308	72 674
F.2.	Zůstatková cena prodaného materiálu	26	261 825	258 360
F.3.	Daně a poplatky	27	2 023 811	263 048
F.4.	Rezervy v provozní oblasti a komplexní náklady příštích období	28	-1 435 222	2 877 578
F.5.	Jiné provozní náklady	29	2 095 849	670 040
*	Provozní výsledek hospodaření (+/-)	30	-1 295 243	-2 465 847

VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY

druhové členění za rok končící 31. prosincem 2017

(v tisících Kč)

Označ.	VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY	Řád.	Běžné účetní období	Minulé účetní období
VI.	Výnosové úroky a podobné výnosy	31	30	117
VI.2.	Ostatní výnosové úroky a podobné výnosy	32	30	117
J.	Nákladové úroky a podobné náklady	33	65 022	126 996
J.2.	Ostatní nákladové úroky a podobné náklady	34	65 022	126 996
VII.	Ostatní finanční výnosy	35	77 072	9 535
K.	Ostatní finanční náklady	36	2 334	15 777
*	Finanční výsledek hospodaření	37	9 746	- 133 121
**	Výsledek hospodaření před zdaněním (+/-)	38	-1 285 497	-2 598 968
L.	Daň z příjmů	39	-192 700	- 499 406
L.2.	Daň z příjmů odložená (+/-)	40	-192 700	- 499 406
**	Výsledek hospodaření po zdanění (+/-)	41	-1 092 797	-2 099 562
***	Výsledek hospodaření za účetní období (+/-)	42	-1 092 797	-2 099 562
*	Čistý obrat za účetní období = I. + II. + III. + IV. + V. + VI. + VII.	43	27 416 993	29 020 397

PŘEHLED O ZMĚNÁCH VLASTNÍHO KAPITÁLU za rok končící 31. prosincem 2017 (v tisících Kč)

Identifikační číslo:
70994234

Obchodní firma a sídlo:
Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00, Praha 1 - Nové Město
Česká republika

	Základní kapitál	Ostatní kapitálové fondy	Ostatní rezervní fondy	Statutární a ostatní fondy	Neuhrazená ztráta minulých let	Jiný výsledek hospodaření minulých let	Výsledek hospodaření běžného účetního období	Celkem
Zůstatek k 1. 1. 2017	57 347 839	1 179 241	165 797	-	-1 055 783	-11 682	-2 099 562	55 525 850
Inventarizační nálezy majetku a ostatní převody	-	167	-	-	-	-	-	167
Bezúplatné převody majetku a ostatní převody	8 163	47 444	-	-1 707	-	-	-	53 900
Privatizovaný majetek a restituce	-41	-	-	-	-	-	-	-41
Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb	-	-	-	-127 191	-	-	-	-127 191
Tvorba fondu kulturních a sociálních potřeb	-	-	-128 898	128 898	-	-	-	-
Převod výsledku hospodaření	-	-	-	-	-2 099 562	-	2 099 562	-
Jiný výsledek hospodaření	-	-	-	-	-	-1 317	-	-1 317
Výsledek hospodaření za běžný rok	-	-	-	-	-	-	-1 092 797	-1 092 797
Zůstatek k 31. 12. 2017	57 355 961	1 226 852	36 899	-	-3 155 345	-12 999	-1 092 797	54 358 571

PŘEHLED O ZMĚNÁCH VLASTNÍHO KAPITÁLU za rok končící 31. prosincem 2017 (v tisících Kč)

	Základní kapitál	Ostatní kapitálové fondy	Ostatní rezervní fondy	Statutární a ostatní fondy	Neuhrazená ztráta minulých let	Jiný výsledek hospodaření minulých let	Výsledek hospodaření běžného účetního období	Celkem
Zůstatek k 1. 1. 2016	54 041 664	1 166 447	291 270	-	-	-6 967	-1 055 783	54 436 631
Přijaté dotace	3 310 000	-	-	-	-	-	-	3 310 000
Inventarizační nálezy majetku a ostatní převody	-	2 715	-	2 764	-	-	-	5 479
Bezúplatné převody majetku a ostatní převody	-3 155	10 079	-	-	-	-	-	6 924
Privatizovaný majetek	-670	-	-	-	-	-	-	-670
Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb	-	-	-	-128 237	-	-	-	-128 237
Tvorba fondu kulturních a sociálních potřeb	-	-	-125 473	125 473	-	-	-	-
Jiný výsledek hospodaření	-	-	-	-	-	-4 715	-	-4 715
Převod výsledku hospodaření	-	-	-	-	-1 055 783	-	1 055 783	-
Výsledek hospodaření za běžný rok	-	-	-	-	-	-	-2 099 562	-2 099 562
Zůstatek k 31. 12. 2016	57 347 839	1 179 241	165 797	-	-1 055 783	-11 682	-2 099 562	55 525 850

PŘEHLED O PENĚŽNÍCH TOCÍCH

za rok končící 31. prosincem 2017

(v tisících Kč)

Identifikační číslo:
70994234

Obchodní firma a sídlo:
Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00, Praha 1 - Nové Město
Česká republika

Označ.	PŘEHLED O PENĚŽNÍCH TOCÍCH	Běžné účetní období	Minulé účetní období
P.	Stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů na začátku účetního období	3 200 313	795 268
	Peněžní toky z hlavní výdělečné činnosti		
	Účetní zisk nebo ztráta z běžné činnosti před zdaněním	-1 285 497	-2 598 968
A.1.	Úpravy o nepeněžní operace	-16 812 607	-14 448 358
A.1.1.	Odpisy stálých aktiv s výjimkou zůstatkové ceny prodaných stálých aktiv a dále umořování oceňovacího rozdílu k nabytému majetku a goodwillu	4 214 354	4 144 324
A.1.2.	Změna stavu		
A.1.2.	Změna stavu opravných položek, rezerv	-1 414 984	3 012 610
A.1.3.	Zisk(-) ztráta(+) z prodeje stálých aktiv	-34 902	-70 515
A.1.5.	Výnosy z podílů na zisku		0
A.1.6.	Vyúčtované nákladové a výnosové úroky	64 992	126 879
A.1.7.	Zúčtování provozních dotací	-18 879 907	-20 046 980
A.1.8.	Prominutí závazků za státem	-705 503	-1 337 178
A.1.9.	Případné úpravy o ostatní nepeněžní operace	-56 657	-277 498
A.*	Čistý peněžní tok z provozní činnosti před zdaněním, změnami pracovního kapitálu, finančními a mimořádnými položkami	-18 098 104	-17 047 326
A.2.	Změna potřeby pracovního kapitálu	226 166	1 062 553
A.2.1.	Změna stavu pohledávek z provozní činnosti, aktivních účtů dohadných a časového rozlišení	848 226	1 694 729
A.2.2.	Změna stavu kr. závazků z provozní činnosti, pasivních účtů dohadných a časového rozlišení	-498 268	-937 964
A.2.3.	Změna stavu zásob	-123 792	305 788
A.**	Čistý peněžní tok z provozní činnosti před zdaněním, finančními a mimořádnými položkami	-17 871 938	-15 984 773
A.3.	Zaplacené úroky s výjimkou kapitalizovaných úroků	-1 778	-7 838
A.4.	Přijaté úroky	30	117
A.7.	Přijaté provozní dotace	18 695 514	20 148 623
A.***	Čistý peněžní tok z provozní činnosti	821 828	4 156 129

PŘEHLED O PENĚŽNÍCH TOCÍCH

za rok končící 31. prosincem 2017

(v tisících Kč)

Označ.	PŘEHLED O PENĚŽNÍCH TOCÍCH	Běžné účetní období	Minulé účetní období
	Peněžní toky z investiční činnosti		
B.1.	Nabytí stálých aktiv	-14 947 897	-23 593 951
B.1.1.	Nabytí dlouhodobého hmotného majetku	-5 795	-1 440 949
B.1.2.	Nabytí dlouhodobého nehmotného majetku	-73 670	-101 810
B.1.3.	Nabytí dlouhodobého hmotného majetku z investičních dotací	-14 868 432	-18 741 192
B.1.4.	Nabytí dlouhodobého nehmotného majetku z investičních dotací	0	0
B.1.6.	Nabytí dlouhodobého majetku – koupě části závodu	0	-3 310 000
B.2.	Příjmy z prodeje stálých aktiv	54 210	143 189
B.2.1.	Příjmy z prodeje dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku	54 210	143 189
B.3.	Přijaté investiční dotace	14 877 856	18 592 915
B.**	Čistý peněžní tok vztahující se k investiční činnosti	-15 831	-4 857 847
	Peněžní toky z finančních činností		
C.1.	Změna stavu dlouhodobých, popř. krátkodobých závazků z finanční oblasti	-1 418 418	-75 000
C.2.	Dopady změn vlastního kapitálu na peněžní prostředky	-127 191	3 181 763
C.2.1.	Zvýšení základního kapitálu, emisního a event. rezervního fondu		3 310 000
C.2.5.	Platby z fondů tvořených ze zisku	-127 191	-128 237
C.**	Čistý peněžní tok vztahující se k finanční činnosti	-1 545 609	3 106 763
F.	Čisté zvýšení nebo snížení peněžních prostředků	-739 612	2 405 045
R.	Stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů na konci účetního období	2 460 701	3 200 313

Příloha v účetní závěrce

k 31. prosinci 2017

Obsah

1.	OBECNÉ INFORMACE	45	4.2.2.	Investiční dotace	55
1.1.	OBECNÉ INFORMACE	45	4.2.3.	Majetek neuvedený v rozvaze	55
1.2.	PŘEDMĚT ČINNOSTI	45	4.2.4.	Přehled pohybů majetku financovaného z dotací evidovaného na podrozvahových účtech	56
1.3.	ORGANIZAČNÍ STRUKTURA A ORGÁNY SŽDC	45	4.2.5.	Majetek daný do zástavy	56
1.4.	ORGANIZAČNÍ STRUKTURA SŽDC K 31. 12. 2017	47	4.2.6.	Majetek ve finančním a operativním pronájmu	56
2.	ÚČETNÍ METODY A OBECNÉ ÚČETNÍ ZÁSADY	48	4.2.7.	Bezúplatně pořízený majetek	56
3.	PŘEHLED VÝZNAMNÝCH ÚČETNÍCH METOD A POSTUPŮ	49	4.3.	ZÁSADY	56
3.1.	DLOUHODOBÝ HMOTNÝ A NEHMOTNÝ MAJETEK	49	4.4.	DLOUHODOBÉ POHLEDÁVKY – POHLEDÁVKY Z OBCHODNÍCH VZTAHŮ	57
3.2.	ZÁSADY	49	4.5.	KRÁTKODOBÉ POHLEDÁVKY	57
3.3.	POHLEDÁVKY	50	4.5.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	57
3.4.	ZÁVAZKY	50	4.5.2.	Krátkodobé poskytnuté zálohy	57
3.5.	ÚVĚRY A DLOUHODOBÉ ZÁVAZKY	50	4.6.	PENĚŽNÍ PROSTŘEDKY	57
3.6.	VLASTNÍ KAPITÁL	50	4.7.	NÁKLADY PŘÍŠTÍCH OBDOBÍ	57
3.7.	REZERVY	50	4.8.	DOHADNÉ ÚČTY AKTIVNÍ	57
3.8.	TRANSAKCE V CIZÍCH MĚNÁCH	51	4.9.	VLASTNÍ KAPITÁL	58
3.9.	DAŇ Z PŘÍJMŮ	51	4.10.	REZERVY	58
3.10.	DOTACE	51	4.11.	DLOUHODOBÉ ZÁVAZKY	59
3.11.	VÝNOSY	51	4.11.1.	Závazky z obchodních vztahů	59
3.12.	POUŽITÍ ODHADŮ	52	4.11.2.	Jiné závazky	59
3.13.	ZMĚNY V ÚČETNÍCH METODÁCH	52	4.12.	KRÁTKODOBÉ ZÁVAZKY	59
3.14.	ODDLUŽENÍ	52	4.12.1.	Závazky z obchodních vztahů	59
3.15.	PRIVATIZACE	52	4.12.2.	Stát - daňové závazky a dotace	59
3.16.	PRODEJ MAJETKU	52	4.12.3.	Krátkodobé přijaté zálohy	59
3.17.	PRONÁJEM MAJETKU	52	4.12.4.	Dohadné účty pasivní	59
4.	DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE K ROZVAZE A VÝKAZU ZISKU A ZTRÁTY	53	4.13.	BANKOVNÍ ÚVĚRY A VÝPOMOCI	60
4.1.	DLOUHODOBÝ NEHMOTNÝ MAJETEK	53	4.13.1.	Dlouhodobé závazky k úvěrovým institucím	60
4.2.	DLOUHODOBÝ HMOTNÝ MAJETEK	54	4.13.2.	Přehled splatnosti úvěrů garantovaných státem	60
4.2.1.	Přehled pohybů majetku	54	4.13.3.	Krátkodobé závazky k úvěrovým institucím	60
			4.14.	VÝNOSY PŘÍŠTÍCH OBDOBÍ	61
			4.15.	ODLOŽENÁ DAŇ	61
			4.16.	TRŽBY ZA PRODEJ VLASTNÍCH VÝROBKŮ A SLUŽEB	61
			4.17.	SPOTŘEBA MATERIÁLU A ENERGIÍ	61
			4.18.	NÁKUP SLUŽEB	62

4.19.	ÚPRAVY HODNOT V PROVOZNÍ OBLASTI	62
4.20.	JINÉ PROVOZNÍ VÝNOSY	62
4.21.	JINÉ PROVOZNÍ NÁKLADY	63
4.22.	OSTATNÍ FINANČNÍ VÝNOSY	63
4.23.	OSTATNÍ FINANČNÍ NÁKLADY	63
5.	ZAMĚSTNANCI, VEDENÍ ORGANIZACE A STATUTÁRNÍ ORGÁNY	64
5.1.	OSOBNÍ NÁKLADY A POČET ZAMĚSTNANCŮ	64
5.2.	POSKYTNUTÉ PŮJČKY, ÚVĚRY ČI OSTATNÍ PLNĚNÍ	64
6.	PODMÍNĚNÉ A DALŠÍ NEUVEDENÉ ZÁVAZKY V ÚČETNICTVÍ	64
6.1.	ZÁVAZKY NEZÁHRNUTÉ V ROZVAZE	64
6.1.1.	Ekologické závazky	64
6.2.	SODNÍ SPORY	65
6.2.1.	ČEZ Prodej, s.r.o.	65
6.2.2.	Grandi Stazioni Česká republika, s.r.o.	65
6.3.	MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY	65
6.4.	BUDOUCÍ ZÁVAZKY Z KORIDOROVÉ VÝSTAVBY	65
7.	DALŠÍ INFORMACE	67
7.1.	VZNIK ORGANIZACE	67
7.2.	VÝZNAMNÉ FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ ČINNOST SŽDC	67
7.3.	VZTAHY S VÝZNAMNÝMI ODBĚRATELI ČD A ČD CARGO	67
7.4.	PRIVATIZACE	68
7.5.	PRODEJ MAJETKU	68
7.5.1.	Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh ZDC	68
7.5.2.	Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh MOZ	68
7.6.	PRONÁJEM MAJETKU	68
7.6.1.	Pronájem majetku vedený v účetním okruhu MOZ	68
7.6.2.	Pronájem majetku vedený v účetním okruhu ZDC	68
7.7.	PŘEHLED O PENĚŽNÍCH TOCÍCH	68
8.	UDÁLOSTI PO DATU ÚČETNÍ ZÁVĚRKY	69
8.1.	ZMĚNY V ORGÁNECH SŽDC	69
8.2.	ČD-TELEMATIKA	69





Bezpečnost je pro nás na prvním místě. Obecně největším úskalím této oblasti jsou železniční přejezdy, kde stále dochází k nehodám. Naším cílem je takové situace co nejvíce eliminovat, a tak neustále pracujeme na zvyšování bezpečnosti. Ročně investujeme až miliardu korun do úprav zabezpečení mnoha desítek přejezdů.

1. OBECNÉ INFORMACE

1.1. Obecné informace

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace („SŽDC“) vznikla na základě zákona č. 77/2002 Sb., („zákon o transformaci“) ke dni 1. 1. 2003 jako jeden ze dvou právních nástupců 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, Dláždění 1003/7, PSČ 110 00.

Zřizovatelem SŽDC je Česká republika (výkonem funkce zakladatele je pověřeno Ministerstvo dopravy ČR). Nadřazeným 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 2017 je sestavena ke dni 31. 12. 2017.

Příloha je zpracována za účetní období počínající 1. 1. 2017 a končící dnem 31. 12. 2017 s uvedením významných událostí po tomto datu. A dále s uvedením významných změn od data vzniku SŽDC.

1.2. Předmět činnosti

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

SŽDC zajišťovala provozování železniční dopravní cesty po celý rok 2017 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.

Dne 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.

Na základě usnesení vlády České republiky a smlouvy o koupi části závodu se k datu 1. 7. 2016 převedla část závodu z ČD označená jako „Železniční stanice“ na 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, byl do 28. února 2018 statutárním orgánem SŽDC, který řídil její činnost a jednal jejím jménem. Jako statutární zástupce generálního ředitele v době jeho nepřítomnosti byl do obchodního rejstříku zapsán Bc. Jiří Svoboda, MBA.

Ke dni 31. 12. 2017 byli ve vedení organizace:

Jméno	Funkce	Datum
Ing. Pavel Surý	Generální ředitel	od 1. 6. 2014
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
Bc. Jiří Svoboda, MBA	Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy	od 1. 7. 2016
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. 2017 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. 2017 byli členy výboru pro audit:

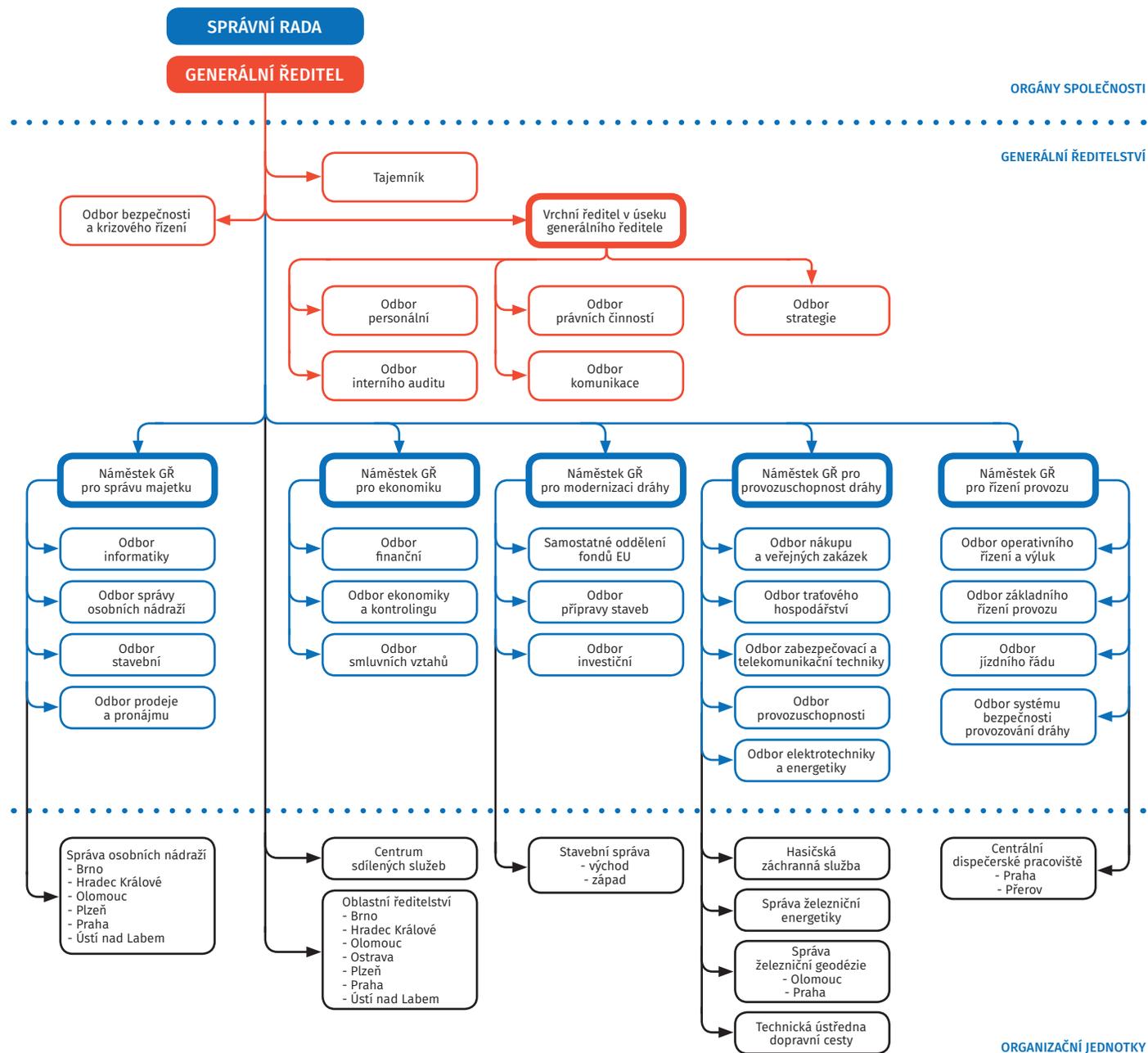
Jméno	Funkce	Datum
Mgr. Milan Feranec	Předseda	od 29. 5. 2015
Ing. Václav Horák	Člen	od 1. 6. 2014
Ing. Vladimír Novotný	Člen	od 1. 6. 2014
Ing. Eva Janoušková	Člen	od 1. 1. 2016

Ke dni 31. 12. 2017 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

Případné změny v orgánech organizace po rozvahovém dni jsou uvedeny v části 8.

1.4. Organizační struktura SŽDC k 31. 12. 2017
 Organizační strukturu SŽDC k 31. 12. 2017
 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.

Srovnávací údaje za rok 2016 jsou uvedeny v souladu s uspořádáním a označováním položek rozvahy a výkazu zisku a ztráty dle vyhlášky v platném znění pro rok 2017.

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.

SŽDC je od roku 2016 povinna, podle vyhlášky č. 312/2014 Sb., o podmínkách sestavení účetních výkazů za Českou republiku (konsolidační vyhláška státu), předávat Pomocný konsolidační přehled (PKP) ve stavu k 31. 12. 2017, v termínu do 31. 7. 2018. V rámci konsolidace je nutné identifikovat a vyloučit vzájemné vztahy se subjekty uvedenými ve Výčtu konsolidovaných jednotek státu a dalších subjektů.

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 a u dlouhodobého nehmotného majetku je vyšší než 40 tis. Kč.

Nakupovaný dlouhodobý 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.

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.

Hmotný a nehmotný majetek pořízený vlastní činností je oceněn vlastními náklady zahrnujícími přímé náklady a podíl výrobní, případně správní režie.

Samostatné movité věci 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 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.

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

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 rozvahovému dni 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.

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.

Majetky pořízené koupěmi části podniku k 1. 7. 2008, k 1. 9. 2011 a části závodu k 1. 7. 2016 byly oceněny soudem určeným znalcem a zařazeny do evidence majetku SŽDC v účetních zůstatkových hodnotách prodávající organizace ke dni nabytí části podniku (závodu).

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.

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. Tvorba a zúčtování opravných položek je vykázána ve výkazu zisku a ztráty v položce „Úpravy hodnot zásob“.

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 rozvahovému dni 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. Tvorba a zúčtování opravných položek je vykázána ve výkazu zisku a ztráty v položce „Úpravy hodnot 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 4.13.2.

Náklady související s poskytnutím úvěrů týkajících se pořízení a výstavby dlouhodobého majetku a vzniklé do doby jeho zařazení do užívání jsou kapitalizovány jako součást pořizovací ceny takového majetku.

3.6. Vlastní kapitál

Základní kapitál k 1. 1. 2003 byl roven účetní hodnotě majetku sníženého o závazky převzaté k datu vzniku SŽDC, jak je uvedeno v bodě 7.1.

Proti účtu základního kapitálu byl zaúčtován k datu 1. 7. 2004 převod majetku z Ministerstva dopravy 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 a část obchodního závodu 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, 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 současně hodnoty očekávaných budoucích plateb z titulu nároků vzniklých do rozvahového dne a byla aktualizována k rozvahovému dni. Obdobným způsobem je vytvořena i rezerva na odstupné spojené se ztrátou zdravotní způsobilosti zaměstnanců, a to včetně zákonných odvodů.

Rezerva na MOON je tvořena objemem předpokládaných nevyplacených mezd řídicích zaměstnanců zejména na základě vyhodnocení plnění klíčových ukazatelů výkonnosti (KPI – Key Performance Indicators), včetně zákonných odvodů. Rezerva na zákonné odstupné je tvořena objemem předpokládaných ostatních osobních nákladů vyplacených v souvislosti s realizací předpokládaných organizačních změn souvisejících zejména s předáváním investičních staveb do provozu.

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 pohledávek 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 je při výpočtu 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, jejího provozování a dále na údržbu osobních nádraží. Neinvestiční dotace jsou účtovány ve prospěch ostatních provozních výnosů v časové a věcné souvislosti s náklady, k jejichž úhradě byly poskytnuty.

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 prostředků náleží poskytovateli.

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. Významné položky jsou dále výnosy za distribuci a obchod s elektrickou energií, které SŽDC provozuje od 1. 1. 2008 na základě licence udělené SŽDC Energetickým regulačním úřadem a nájemné za pronájem nebytových prostor v nádražních budovách.

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 2017 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 Dlouhodobé závazky – Závazky k úvěrovým institucím. Dluhovou službu ze všech úvěrových smluv realizuje Ministerstvo financí ČR.

Všechny úhrady jistin a úroků provedené Ministerstvem financí ČR se v účetnictví SŽDC evidují jako dlouhodobé závazky vůči státnímu rozpočtu a jsou vykazovány v položce Dlouhodobé závazky – 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 oprávků („zůstatková hodnota“). Po schválení privatizačních projektů je tento majetek převáděn 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 2017 privatizaci majetku SŽDC formou prodeje třetí 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, majetek určený k úhradě závazků převzatých od ČD, s.o. a dále komerční a bytové prostory v železničních stanicích.

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. 2017	5 032	1 473	446	790 637	797 588
Přírůstky	0	14 743	0	58 927	73 670
Úbytky	0	0	0	-83	-83
Přeúčtování do podrozvahové evidence	0	0	0	0	0
Přeúčtování	0	0	0	0	0
Zůstatek k 31. 12. 2017	5 032	16 216	446	849 481	871 175
Oprávký					
Zůstatek k 1. 1. 2017	4 656	0	0	612 284	616 940
Odpisy	253	0	0	116 677	116 930
Oprávký k úbytkům	0	0	0	83	83
Přeúčtování	0	0	0	0	0
Zůstatek k 31. 12. 2017	4 909	0	0	728 878	733 787
Zůstatková hodnota 1. 1. 2017	376	1 473	446	178 353	180 648
Zůstatková hodnota 31. 12. 2017	123	16 216	446	120 603	137 388

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. 2017	6 813 045	137 070 360	18 926 980	1 189 631	8 435 517	2 478 764	2 033	341 552	175 257 882
Přírůstky	6 102	129 681	144 389	19 604	0	13 642 692	1 354	930 405	14 874 227
Úbytky	-9 940	-453 842	-369 114	-21 561	0	-418	-2	-940 205	-1 795 082
Přeúčtování do podrozvahy	0	0	0	0	0	-13 964 925	0	0	-13 964 925
Přeúčtování	0	165 289	88 102	-105	0	-253 301	15	0	0
Zůstatek k 31. 12. 2017	6 809 207	136 911 488	18 790 357	1 187 569	8 435 517	1 902 810	3 400	331 752	174 372 100
Oprávký									
Zůstatek k 1. 1. 2017	0	87 995 619	14 975 502	613 237	4 656 763	0	329	0	108 241 450
Odpisy [1]	0	2 820 547	621 690	88 083	562 368	0	270	0	4 092 958
Jiné přírůstky	0	826	0	1 955	0	0	0	0	2 781
Oprávký k úbytkům	0	-341 120	-355 107	-18 456	0	0	0	0	-714 683
Přeúčtování	0	-34 588	34 860	-287	0	0	-14	0	-29
Zůstatek k 31. 12. 2017	0	90 441 284	15 276 945	684 532	5 219 131	0	585	0	111 622 477
Opravné položky									
Zůstatek k 1. 1. 2017	24 397	127 296	59	79	0	62 750	0	0	214 581
Změna stavu opr. položek	-101	-315	14	-79	0	-242	0	0	-723
Zůstatek k 31. 12. 2017	24 296	126 981	73	0	0	62 508	0	0	213 858
Zůstatková hodnota 1. 1. 2017	6 788 648	48 947 445	3 951 419	576 315	3 778 754	2 416 014	1 704	341 552	66 801 851
Zůstatková hodnota 31. 12. 2017	6 784 911	46 343 223	3 513 339	503 037	3 216 386	1 840 302	2 815	331 752	62 535 765

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

Nejvýznamnější přírůstky hmotného majetku zařazeného do užívání v roce 2017 představuje nákup tří kusů motorových vozů s pracovní plošinou pro kontrolu a údržbu trakčního vedení s volně otočnou vysokozdviznou pracovní plošinou a těžkým železničním jeřábem typ MTW 100.013 za 58 751 tis. Kč za kus od firmy Plasser & Theurer a bezúplatný převod železničního spodku a svršku Praha Ruzyně od firmy GrontFive s.r.o. za 28 014 tis. Kč.

Nejvýznamnější úbytky hmotného majetku v roce 2017 představuje likvidace majetku z důvodu nové investiční výstavby v souvislosti s modernizací železničních koridorů v pořizovací ceně 572 510 tis. Kč a zůstatkové ceně 114 643 tis. Kč a prodej majetku v pořizovací ceně 36 769 tis. Kč a zůstatkové ceně 19 308 tis. Kč.

K 31. prosinci 2017 organizace eviduje nedokončený dlouhodobý hmotný majetek v pořizovací ceně 1 902 810 tis. Kč. V této položce je evidován nedokončený dlouhodobý hmotný majetek, který je pořizován z dotací, a to v pořizovací ceně 1,4 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. 2017. Jedná se např. o modernizaci trati Rokycany – Plzeň, uzel Plzeň, 1. stavba - přestavba pražského zhlaví, modernizace ŽST Česká Lípa.

Přírůstky nedokončeného majetku představují především pořizovací cenu železničních koridorů a staveb modernizace a rekonstrukce železniční dopravní cesty realizované v roce 2017, u nichž nedošlo do 31. 12. 2017 k zaúčtování dotace, ze které jsou financovány. Přeučtování do podrozvahy je provedeno v okamžiku zúčtování investiční dotace, která понижuje pořizovací cenu majetku. V roce 2017 byl na podrozvahové účty převeden dotovaný hmotný a nehmotný majetek v celkové hodnotě 13 964 925 tis. Kč (2016 – 17 385 376 tis. Kč).

Na základě Metodického pokynu pro příjemce podpory z Operačního programu Doprava II (2014 – 2020) bylo SŽDC jako příjemci dotací umožněno uplatnit v rámci žádosti o platbu zálohové faktury, které svou výší odpovídají předpokládané fakturaci za plnění nákladů, které vzniknou počátkem roku 2018. Takto vzniklé zálohy uplatněné v roce 2017 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 2017 činí 331 752 tis. Kč (2016 – 341 552 tis. Kč). Zálohy budou zúčtovány v průběhu roku 2018.

4.2.2. Investiční dotace

Celková částka přijatých investičních dotací za rok 2016 a 2017:

	1. 1. – 31. 12. 2016	1. 1. – 31. 12. 2017
SFDI na výstavbu a modernizaci, nár. podíl, OPD, EIB, CEF	18 404 478	14 760 544
Investiční dotace ze SFDI celkem	18 404 478	14 760 544
Investiční dotace na nákup DLM	30 573	–
Fondy EU	156 534	92 495
Příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	1 240	24 817
Státní fond životního prostředí	90	–
Investiční dotace celkem	18 592 915	14 877 856

Investiční dotace na výstavbu a modernizaci zahrnují především finanční prostředky z „Operačního programu Doprava“ (OPDII), infrastrukturálního fondu CEF a dotace z prostředků SFDI. SFDI zajišťuje proplácení evropských dotací a zároveň se i částečně na spolufinancování podílí. V roce 2017 byly čerpány ze SFDI z národních zdrojů včetně zdrojů na krytí národních podílů evropských investičních akcí finanční prostředky v částce 6 948 418 tis. Kč. V roce 2017 byly poskytnuty finanční prostředky z OPD II ve výši 6 728 684 tis. Kč a dále z CEF ve výši 1 083 442 tis. Kč.

Fondy EU v roce 2017 zahrnují pouze doplatek refundace TEN-T ve výši 92 495 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. 2017 činí 226 486 010 tis. Kč. K 31. 12. 2016 činila pořizovací cena 212 743 980 tis. Kč.

Celková hodnota drobného hmotného majetku neuvedeného v rozvaze k 31. 12. 2017 je 1 022 030 tis. Kč a k 31. 12. 2016 byla 975 085 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 pohybu majetku financovaného z dotací evidovaného na podrozvahových účtech

	Software	Ostatní nehmotný majetek	Nedok. nehmotný majetek	Pozemky	Stavby	Stroje, zařízení a ostatní hmotný majetek	Dopravní prostředky	Nedok. hmotný majetek	Celkem
Pořizovací cena									
Zůstatek k 1. 1. 2017	67 915	25 791	2 941	827 765	115 433 661	33 852 544	485 710	62 047 653	212 743 980
Přírůstky (Přeúčtování z rozvahy)	0	0	0	252 479	351 613	34 922	253 770	13 072 140	13 964 924
Úbytky	0	0	0	-472	-135 754	-37 256	0	-49 412	-222 894
Přeúčtování (včetně uvedení do užívání)	20 873	0	-746	4 170	13 311 402	5 050 961	177 756	-18 564 416	0
Zůstatek k 31. 12. 2017	88 788	25 791	2 195	1 083 942	128 960 922	38 901 171	917 236	56 505 965	226 486 010

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 2017 představují stavby modernizace tratí Rokycany-Plzeň, optimalizace trati Beroun (včetně) - Králův Dvůr, trať 149 Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně, revitalizace tratí Okříšky-Zastávka u Brna, revitalizace tratí Břeclav-Znojmo a zvýšení traťové rychlosti v úseku Kuřim-Tišnov.

Nejvýznamnější úbytek nedokončeného hmotného majetku v podrozvaze v roce 2017 představuje likvidace staveb z důvodu nové investiční výstavby.

4.2.5. Majetek daný do zástavy

SŽDC neměla k 31. 12. 2017 ani k 31. 12. 2016 žádný majetek zatížený zástavním právem.

4.2.6. Majetek ve finančním a operativním pronájmu

K 31. 12. 2017 SŽDC eviduje dlouhodobý majetek pořízený na zpětný leasing v celkové pořizovací ceně 376 530 tis. Kč (2016 - 385 612 tis. Kč). Zpětným leasingem jsou pronajata drobná kolejová vozidla (MUV – motorový univerzální vozík, MVTV – montážní vůz trakčního vedení) sloužící pro opravu a údržbu železniční dopravní cesty.

4.2.7. Bezúplatně pořízený majetek

V roce 2017 SŽDC bezúplatně pořídila dlouhodobý hmotný majetek v reprodukční pořizovací ceně 47 444 tis. Kč (2016 - 10 079 tis. Kč), formou delimitací ve výši 9 081 tis. Kč (2016 - 18 485 tis. Kč), darem nabyta dlouhodobý majetek v reprodukční pořizovací ceně 1 011 tis. Kč (2016 - 15 147 tis. Kč). Celkem za rok 2017 SŽDC bezúplatně pořídila majetek ve výši 57 536 tis. Kč

(2016 - 43 711 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 o majetek převedený na SŽDC v souvislosti s vyvolanými investicemi subjektů např. Ředitelství silnic a dálnic, ÚZSVM 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. 2016	Zůstatek k 31. 12. 2017
Materiál na skladě	426 777	551 392
Materiál na cestě	104	277
Nedokončená výroba	222	0
Zboží na skladě	4	3
Zálohy poskytnuté na zásoby	73	1
Opravná položka k zásobám	-15 817	-14 445
Zásoby celkem	411 363	537 228

Celkový stav zásob ovlivnilo zvýšení stavu materiálu na skladech o 124 615 tis. Kč. Tento nárůst souvisí s předzásobením materiálem pro plánované opravné a údržbové práce a s vytvořením trvalého skladu rezervních zásob náhradních výhybkových dílů pro koridorové stavby. Opravné položky byly realizovány v celkové výši 14 445 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. Ostatní OŘ realizovaly opravné položky na součásti pro železniční svršek a také na vybrané druhy OOPP.

4.4. Dlouhodobě pohledávky – pohledávky z obchodních vztahů

	Zůstatek k 31. 12. 2016	Zůstatek k 31. 12. 2017
Dlouhodobě pohledávky do splatnosti	181 642	106 480
Celkem	181 642	106 480

Trvalý pokles dlouhodobých pohledávek je dán především splácením pohledávky z titulu odebrané a neuhrazené elektrické energie a vylukové činnosti spol. ČD Cargo v souladu s realizovanou smírnou dohodou a dohodou o narovnání, které byly uzavřeny v roce 2015.

4.5. Krátkodobě pohledávky

4.5.1. Pohledávky z obchodních vztahů

	Zůstatek k 31. 12. 2016	Zůstatek k 31. 12. 2017
Krátkodobě pohledávky do splatnosti	751 470	987 195
Krátkodobě pohledávky po splatnosti	1 071 557	723 941
Celkem	1 823 027	1 711 136

Opravná položka k pochybným pohledávkám k 31. prosinci 2017 činila 550 826 tis. Kč (2016 – 523 443 tis. Kč).

Podstatnou výši pohledávek ve splatnosti i po splatnosti tvoří, tak jako v minulých letech, pohledávky za použití dopravní cesty a využívání komunikačních technologií za ČD, ČD Cargo a ČD - Telematika a. s. Dále se velkou měrou na pohledávkách podílejí neuzavřená soudní řízení.

Celková výše pohledávek, které jsou k rozvahovému dni po splatnosti více než 5 let, činí 276 240 tis. Kč, k těmto pohledávkám jsou vytvořeny opravné položky ve výši 100 %. Jedná se o pohledávky po zahájení soudního řízení, případně pohledávky v konkurzním či insolvenčním řízení.

4.5.2. Krátkodobě poskytnuté zálohy

Krátkodobě poskytnuté zálohy činí 110 097 tis. Kč (2016 – 109 823 tis. Kč). Významnou částku tvořily zejména zálohy uhrazené zhotovitelům akcí v rámci činností oprav a udržování ŽDC, a dále zálohy poskytnuté na energie a služby související s prostory využívanými SŽDC i pronajatými.

4.6. Peněžní prostředky

Celková hodnota peněžních prostředků k 31. 12. 2017 činila 2 460 701 tis. Kč (2016 – 3 200 313 tis. Kč). Z toho nejvýznamnější položkou je zůstatek bankovních účtů ve výši 2 458 072 tis. Kč (2016 – 3 197 475 tis. Kč).

4.7. Náklady příštích období

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

4.8. Dohadné účty aktivní

V roce 2017 dohadné účty aktivní činily 139 076 tis. Kč (rok 2016 – 291 763 tis. Kč). Dohadné účty aktivní jsou tvořeny zejména dohadnými položkami na předpokládanou spotřebu tepelné energie, která bude po zjištění skutečné spotřeby v roce 2018 fakturována nájemcům. Další část se týká právních nároků na očekávaná pojistná plnění od pojišťoven ve výši 16 935 tis. Kč (2016 – 24 130 tis. Kč) a uplatňovaných škod a poškození za viníky ve výši 13 831 tis. Kč (2016 – 44 276 tis. Kč).

4.9. Vlastní kapitál

Přehled pohybů vlastního kapitálu za období od 1. 1. 2017 do 31. 12. 2017:

	Základní kapitál	Ostatní kapitálové fondy	Ostatní rezervní fond	Statutární a ostatní fondy	Jiný výsledek hospodaření minulých let	Výsledek hospodaření min. let a výsledek hospodaření běžného účetního období	Celkem
Zůstatek k 1. 1. 2017	57 347 839	1 179 241	165 797	–	-11 682	-3 155 345	55 525 850
Inventarizační nálezy majetku a ostatní převody	–	167	–	–	–	–	167
Bezúplatné převody majetku a ostatní převody	8 163	47 444	–	-1 707	–	–	53 900
Privatizovaný majetek a restituce	-41	–	–	–	–	–	-41
Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb	–	–	–	-127 191	–	–	-127 191
Tvorba fondu kulturních a sociálních potřeb	–	–	-128 898	128 898	–	–	–
Jiný výsledek hospodaření	–	–	–	–	-1 317	–	-1 317
Výsledek hospodaření za běžné období	–	–	–	–	–	-1 092 797	-1 092 797
Zůstatek k 31. 12. 2017	57 355 961	1 226 852	36 899	--	-12 999	-4 248 142	54 358 571

Hodnota základního kapitálu byla v roce 2017 v souladu s Českým účetním standardem č. 22 snížena o zůstatkovou hodnotu privatizovaného majetku ve výši 41 tis. Kč (2016 – 670 tis. Kč).

Základní kapitál v roce 2017 ovlivnila delimitace, kdy bezúplatně předaný majetek činil 666 tis. Kč (2016 – 19 039 tis. Kč) a převzatý 9 081 tis. Kč (2016 – 18 485 tis. Kč).

4.10. Rezervy

	Zůstatek k 31. 12. 2016	Tvorba	Čerpání/ Rozpuštění	Zůstatek k 31. 12. 2017
Rezerva na soudní spory s ČEZ Prodej	1 235 025	66 490	585 682	715 833
Rezerva na ostatní soudní spory	64 747	3 610	25 964	42 393
Rezerva na odškodnění pracovních úrazů a nemocí z povolání	37 764	32 752	37 764	32 752
Rezerva na příplatky k důchodům	18 192	14 650	18 192	14 650
Rezerva na nevyplacené mzdové osobní a ostatní náklady	120 000	120 000	120 000	120 000
Rezerva na odvodovou povinnost	3 415 825	1 592 268	2 477 390	2 530 703
Rezervy celkem	4 891 553	1 829 770	3 264 992	3 456 331

Údaje o charakteru jednotlivých položek rezerv jsou uvedeny v bodě 3.7.

Největší část rezerv tvoří rezerva na odvodovou povinnost SFÚ. K 31. 12. 2017 je vytvořena rezerva v celkové výši 2 530 703 tis. Kč, která se vztahuje zejména k platebním výměrům SFÚ na odvodovou povinnost u investičních akcí „Optimalizace trati Beroun-Zbiroh“ a „Modernizace západní části Praha hl. n.“ a na očekávané platební výměry na penále ve výši 75 %.

Na základě provedení fyzických inventarizací pak byly do ostatních kapitálových fondů zařazeny pozemky v reprodukční pořizovací ceně 167 tis. Kč (2016 – 2 715 tis. Kč).

Plánovaně rozdělení hospodářského výsledku – ztráta v běžném období. Společnost plánuje převést ztrátu vytvořenou v běžném období do položky Výsledek hospodaření minulých let. Do data sestavení účetní závěrky nebylo o rozdělení výsledku hospodaření rozhodnuto.

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.). K 31. 12. 2017 byla rezerva navýšena o částku úroků z prodlení za rok 2017 a snížena z důvodu nižší pravděpodobnosti plnění.

4.11. Dlouhodobé závazky

4.11.1. Závazky z obchodních vztahů

Druh závazku	31. 12. 2016	31. 12. 2017
Pozastávky	101 495	319 657
Vádia, kauce, jistoty	3 000	3 000
Peněžní kauce přijaté od odběratelů	28 327	42 371
Celkem	132 822	365 028

Nárůst pozastávek byl způsoben ukončením staveb, které byly zahájeny již v roce 2015 v důsledku vyčerpání finančních prostředků z t. č. končícího programu OPD1.

4.11.2. Jiné závazky

Věřitel	31. 12. 2016	31. 12. 2017
MF ČR – úhrada dle státní záruky za úroky z úvěrů po prominutí	53 767	62 152
MF ČR – úhrada dle státní záruky za jistiny z úvěrů po prominutí	582 450	790 608
Ostatní	9	9
Celkem	636 226	852 769

Jiné závazky představují závazky za státem, tj. Ministerstvem financí, vyplývající ze splátek jistin a úroků z úvěrů, které v rámci státní záruky (dle jednotlivých smluv, resp. dle zákona o transformaci) provedl za SŽDC stát. Zůstatky těchto závazků nejsou úročené.

V roce 2005 bylo přijato usnesení vlády ČR č. 1553 o způsobu promíjení těchto závazků (viz bod 3.14.). V roce 2017 byly prominuty závazky ve výši 706 mil. Kč a v roce 2016 ve výši 1 337 mil. Kč.

4.12. Krátkodobé závazky

4.12.1. Závazky z obchodních vztahů

	Zůstatek k 31. 12. 2016	Zůstatek k 31. 12. 2017
Závazky do splatnosti	2 248 278	1 638 245
Závazky po splatnosti	162 620	22 952
Závazky z obchodních vztahů celkem	2 410 898	1 661 197

Podstatná část závazků ve lhůtě splatnosti se týká investiční výstavby provedené zhotoviteli Elektrizace železnic Praha, a.s., STRABAG Rail a.s., Eurovia CS, a.s., ČD-Telematika a.s., Chládek & Tintěra, a.s. Závazky, které mají k rozvahovému dni dobu splatnosti delší než 5 let, neexistují.

4.12.2. Stát - daňové závazky a dotace

Druh závazku	Zůstatek k 31. 12. 2016	Zůstatek k 31. 12. 2017
Nevyčerpané investiční dotace ze SFDI	1 004 615	1 113 300
Vratná dotace SFDI – TEN-T	89 596	–
Vratná dotace SFŽP – OPŽP	9 415	–
Nevyčerpaná neinvestiční dotace TEN-T/CEF	11 200	5 845
Neinvestiční dotace na opravy a údržbu	174 968	–
Neinvestiční dotace na drobné výdaje SS	177	–
Neinvestiční dotace na jmenovité akce OPD	4 214	–
Ostatní neinvestiční dotace	–	321
Příspěvky měst, obcí, krajů a dalších subjektů na investice	250	–
Daň z příjmů sražená zaměstnancům	78 193	94 836
Ostatní daně	436	479
Daňové závazky a dotace celkem	1 373 064	1 214 781

Převážná část zůstatku investičních dotací k 31. 12. 2017 je představována závazkem z nevyčerpaných dotací ze SFDI ve výši 1 113 300 tis. Kč (2016 – 1 004 615 tis. Kč).

Mezi hlavní důvody nedočerpání limitu roku 2017 do plné výše limitu u investic patří zejména platby ex-ante, prodlužování lhůt u zadávacích řízeních z důvodu dotazů a námitek uchazečů, a to jak v realizaci staveb, tak i při jejich přípravě, tzv. „duplicitní plánování zdrojů“, které bylo nezbytné k zajištění zpracování žádostí o platbu. Dále se v závěru roku nepodařilo uskutečnit některé plánované výkupy nemovitostí z důvodu prodlevy na straně prodávajícího.

Daňové nedoplatky u místně příslušných finančních orgánů SŽDC neeviduje.

4.12.3. Krátkodobé přijaté zálohy

Krátkodobé přijaté zálohy k 31. 12. 2017 činí 189 800 tis. Kč (2016 – 194 162 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 za odběr elektrické energie.

4.12.4. Dohadné účty pasivní

Dohadné účty pasivní k 31. 12. 2017 činí 360 317 tis. Kč (2016 – 353 444 tis. Kč) a představují zejména dohad na vrácení poplatků za užití ŽDC ve výši 116 000 tis. Kč (2016 – 116 000 tis. Kč) a nevyfakturované dodávky elektrické energie, tepla, vody a plynu ve výši 175 363 tis. Kč (2016 – 165 525 tis. Kč).

4.13. Bankovní úvěry a výpomoci

4.13.1. Dlouhodobé závazky k úvěrovým institucím

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. 2016	Čerpání 1-12.2017	Splátky 1-12.2017	Kurzové rozdíly	Zůstatek k 31. 12. 2017
I. koridor:							
EIB Lucemburk	15. 4. 2017	EUR	68 168	–	67 512	-656	0
KfW Frankfurt	30. 12. 2018	EUR	165 723	–	79 417	-7 983	78 323
II. koridor:							
EIB Lucemburk	15. 12. 2020	EUR	1 235 200	–	296 823	-62 720	875 657
KfW Frankfurt	30. 6. 2017	EUR	138 151	–	134 368	-3 783	0
Mezisosčet			1 607 242		578 120	-75 143	953 980
Racionalizační akce							
Česká spořitelna, a.s. [1]	31. 12. 2018	CZK	374 995	–	150 000	0	224 995
Mezisosčet			374 995	–	150 000	0	224 995
Celkem			1 982 237	–	728 120	-75 142	1 178 975

[1] Zůstatek k 31. 12. 2016, resp. k 31. 12. 2017 zahrnuje také krátkodobou část úvěru ve výši 225 000 tis. Kč, resp. 224 995 tis. Kč, která je splatná v následujícím roce, a proto je ve výkazech vykázána v pozici krátkodobé Závazky k úvěrovým institucím.

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

4.13.2. Přehled splatnosti úvěrů garantovaných státem

	Splatné v roce 2018	Splatné v následujících letech	Celkem
Dlouhodobé úvěry	375 146	578 834	953 980
Celkem	375 146	578 834	953 980

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 2017 Ministerstvo financí ČR na jistinách zaplatilo celkem 858 120 tis. Kč. (2016 – 1 165 272 tis. Kč).

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

4.13.3. Krátkodobé závazky k úvěrovým institucím

	31. 12. 2016	31. 12. 2017
Závazek z titulu cash-poolového účtu	1 268 418	0
Česká spořitelna, a.s. – část bankovního úvěru splatná do 1 roku, viz bod 4.13.1.	225 000	224 995
Krátkodobé bankovní úvěry	1 493 418	224 995

V únoru roku 2017 došlo ke splacení povoleného debetního limitu (kontokorentní účet) nastaveného na cash-poolovém účtu, tento účet dříve sloužil na zajištění úhrad závazků z provozuschopnosti a provozování železniční dopravní cesty včetně obsluhy dráhy. Kontokorentní a cash - poolový účet byly v pololetí roku 2017 zrušeny v souladu s povinností plynoucí ze zákona 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.

4.14. Výnosy příštích období

Výnosy příštích období činí 59 351 tis. Kč (2016 – 88 378 tis. Kč) a zahrnují především časové rozlišení, které vyplynulo z finančního narovnání z dodávek vadného materiálu a dále nájemné přijaté předem.

4.15. Odložená daň

Odložená daň je tvořena následujícími tituly:

	31. 12. 2016	31. 12. 2017
Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	-4 157 814	-4 164 876
Opravné položky k majetku	36 135	36 017
Opravné položky k zásobám	3 005	2 745
Pohledávky z obchodních vztahů	68 693	74 790
Rezervy	280 388	175 869
Daňové ztráty	1 249 696	1 048 380
Celkem odložená daň (pohledávka +, závazek -)	-2 519 897	-2 827 075
Nezaúčtovaná odložená daň	-499 878	-
Celkem zaúčtovaná odložená daň (pohledávka +, závazek -)	-3 019 775	-2 827 075

SŽDC eviduje daňové ztráty ve výši 5 517 791 tis. Kč (2016 – 6 577 346 tis. Kč), za roky 2013 – 2017 (údaje za rok 2017 vychází z předběžného propočtu daně z příjmu).

V souladu s účetními postupy uvedenými v bodě 3.9. byla pro výpočet odložené daně použita daňová sazba 19 % (2016 – 19 %).

4.16. Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb

Položka	Rok 2016	Rok 2017
Výnosy z použití dopravní cesty ČD – nákladní doprava	35 088	34 960
Výnosy z použití dopravní cesty ČD – osobní doprava	1 806 854	1 823 864
Výnosy z použití dopravní cesty ČD Cargo	1 266 431	1 216 796
Výnosy z použití dopravní cesty mimo skupinu ČD – nákladní doprava	836 587	863 144
Výnosy z použití dopravní cesty mimo skupinu ČD – osobní doprava	154 690	177 766
Výnosy za přidělenou kapacitu	106 780	107 056
Tržby za pronájem	358 946	565 262
Tržby za ostatní externí služby	475 224	512 293
Tržby za elektrickou energii	1 610 700	1 595 247
Tržby od cizích dopravců za poskytnuté služby (mimořádné zásilky, apod.)	2 588	2 923
Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb celkem	6 653 888	6 899 311

Veškeré výnosy byly realizovány v tuzemsku.

V osobní dopravě došlo k mírnému nárůstu tržeb oproti roku 2016. Tento nárůst zaznamenal především národní dopravce České dráhy, ale i ostatní dopravci v osobní dopravě a to především dopravci RegioJet a.s. a GW Train Regio a.s. Dopravce RegioJet a.s. se co do výkonů i tržeb za použití železniční dopravní cesty zařadil na celkové čtvrté místo v pořadí všech dopravců v nákladní i osobní dopravě.

V nákladní dopravě došlo k mírnému poklesu tržeb u hlavního dopravce ČD Cargo a.s., i když objem jeho výkonů ve vlkm i hrkm je srovnatelný jako v roce 2016. Je to způsobeno větším využitím nabídkových cen (slev) v kombinované dopravě a přepravě jednotlivých vozových zásilek. Obdobně jako v minulých letech tento pokles tržeb u ČD Cargo kompenzovali ostatní dopravci, a to zejména METRANS Rail s.r.o., Rail Cargo Carrier – Czech republik s.r.o., PKP Cargo Spolka Akcyjna, ale i další menší dopravci.

4.17. Spotřeba materiálu a energií

Položka	Rok 2016	Rok 2017
Náklady na spotřebu materiálu	1 287 331	1 119 531
<i>Z toho – zadatelná činnost</i>	<i>398 788</i>	<i>384 251</i>
Náklady na spotřebu energie	357 859	400 551
Náklady na spotřebu vody	11 908	16 080
Náklady na spotřebu tepla	66 859	68 847
Náklady na spotřebu plynu	37 071	63 922
Náklady na nákup elektrické energie	1 282 699	1 218 496
Náklady na spotřebu pohonných hmot	82 796	88 766
Ostatní	6 148	16 686
Spotřeba celkem	3 132 671	2 992 879

4.18. Nákup služeb

Položka	Rok 2016	Rok 2017
Náklady na opravy a udržování stavebního charakteru bez ZČ	3 153 497	180 461
Z toho akce OPD	3 125 174	130 233
Náklady na opravy bytů bez ZČ	23 429	36 979
Náklady na služby od statutárního auditora	1 684	2 313
Z toho:		
- náklady za povinný audit účetní závěrky pro daný rok	850	850
- náklady za jiné neauditorské služby	834	1 463
Náklady na součinnost při přidělování kapacity dopravní cesty	569	591
Zadatelná činnost	6 368 094	7 311 643
Z toho:		
- opravy a udržování stavebního charakteru	5 097 349	5 883 001
- ostatní	1 270 745	1 428 642
Ostatní	1 530 194	1 607 915
Z toho:		
- opravy a udržování	671 738	658 158
- nájemné, software do 60 tis. Kč, úklid nástupišť, apod.	858 456	949 757
Služby celkem	11 077 467	9 139 902

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. Ze zdrojů EU prostřednictvím OPD byly dofinancovány náklady na opravu a údržbu ŽDC.

4.19. Úpravy hodnot v provozní oblasti

Položka	31. 12. 2016	31. 12. 2017
Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku - trvalé	4 144 324	4 214 354
Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku - dočasné	51 098	-720
Úpravy hodnot pohledávek	86 040	22 330
Úpravy hodnot zásob	-2 106	-1 372
Úpravy hodnot v provozní oblasti celkem	4 279 356	4 234 592

4.20. Jiné provozní výnosy

Položka	Rok 2016	Rok 2017
Dotace SFDI na opravy a udržování železniční dopravní cesty	12 749 932	11 588 738
Neinvestiční dotace ze státního rozpočtu	548 620	-
Neinvestiční dotace ze SFDI – účelově vázané	19 594	21 697
Neinvestiční dotace – program OPD	6 280	-
Dotace SFDI na jmenovité akce neinvestiční	2 317	343 597
Dotace na jmenovité akce spolufinancované z OPD	3 295 697	135 726
Dotace SFDI na neinvestiční akce spolufinancované z OPŽP	259	-
Dotace ze SFDI na provozání ŽDC	2 778 504	5 750 000
Dotace na opravy a údržbu osobních nádraží	346 156	1 000 000
Ostatní dotace	299 621	40 148
Prominutí závazku	1 337 178	705 503
Tržby z výzisku materiálu	358 245	303 885
Přijaté smluvní pokuty a úroky z prodlení	52 082	103 051
Nároky na náhrady za manka a škody	73 893	57 502
Ostatní	86 531	74 806
Jiné provozní výnosy celkem	21 954 909	20 124 654

Jiné provozní výnosy představují především přijaté neinvestiční dotace ze SFDI na opravu a údržbu železniční dopravní cesty ve výši 11 588 738 tis. Kč, na provozování a řízení jejího provozu ve výši 5 750 000 tis. Kč. Dále jsou to dotace na opravy a údržbu nemovitostí osobních nádraží ve výši 1 000 000 tis. Kč.

Dotace na jmenovité akce spolufinancované z OPD představovaly v roce 2017 dofinancování nákladů na opravy a údržbu ŽDC zahájených v roce 2016.

Nárůst dotace ze SFDI na provozování ŽDC v roce 2017 vyplynul ze změny způsobu financování této oblasti (v roce 2016 byla financována také z tržeb za použití dopravní cesty a ze státního rozpočtu). Nárůst dotace na opravy a údržbu osobních nádraží představuje dotaci za celý rok v porovnání s rokem 2016, kdy byla poskytnuta od 1. 7. 2016.

4.21. Jiné provozní náklady

Položka	Rok 2016	Rok 2017
Pokuty a penále, úroky z prodlení	216 654	1 565 458
Odpisy pohledávek	4 490	26 820
Odpis zmařených investic	640	38
Vyplacené renty	8 337	6 374
Náklady spojené s nezaměstnáváním osob se sníženou pracovní schopností	27 219	32 038
Pojistné majetku a odpovědnosti	72 642	80 645
Členské příspěvky	10 271	12 826
Manka a škody	342	1 057
Škody v odpovědnosti způsobené na cizím majetku	16 995	41 952
Náklady vyplývající z Prohlášení o dráze	294 661	311 884
Ostatní	17 789	16 757
Jiné provozní náklady celkem	670 040	2 095 849

Stav provozních nákladů v roce 2017 nejvíce ovlivnily pokuty za porušení rozpočtové kázně ve výši 1 520 mil. Kč. Jedná se o porušení rozpočtové kázně zejména při realizaci těchto akcí: Veselí n. L.–Tábor, Optimalizace trati Benešov–Stránčice a Ostrava–Přerov–Česká Třebová.

Z Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro jízdní řád 2016/2017 vyplývala v I. čtvrtletí roku 2017 pro SŽDC povinnost úhrady náhradní autobusové dopravy v případě, pokud SŽDC zajistí, v souladu s povinností jí uloženou ustanovením § 36, písm. g) zákona o drahách, náhradní autobusovou dopravu za přerušenu 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 dopravcům za toto období činila 29 011 tis. Kč.

Od 1. 4. 2017 nabyla účinnost novela zákona o drahách, kterou bylo konstituováno právo dopravce provozujícího veřejnou drážní dopravu na úhradu rozdílu vynaložených a uspořené nákladů v případech, kdy zabezpečil náhradní dopravu za přerušenu veřejnou osobní dopravu z důvodu plánovaného omezení provozování dráhy. K provedení těchto ustanovení byla přijata vyhláška MD č. 116/2017 o nákladech a úsporách přímo souvisejících se zabezpečením náhradní dopravy za přerušenu veřejnou osobní drážní dopravu. V návaznosti na tyto předpisy fakturovali jednotliví dopravci SŽDC náklady na NAD. Částka úhrady pro dopravce za 3 čtvrtletí roku 2017 činila 282 873 tis. Kč.

Celkově bylo za rok 2017 uhrazeno dopravcům 311 884 tis. Kč (2016 – 294 661 tis. Kč).

4.22. Ostatní finanční výnosy

Finanční výnosy zahrnují zejména kurzové zisky z přepočtu cizoměnových transakcí.

4.23. Ostatní finanční náklady

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

5. ZAMĚŠTNANCI, 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 2016 a 2017:

2016	Průměrný počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. zabezpečení a zdrav. pojištění	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	17 319	6 539 979	2 198 112	459 373	9 197 464
Vedení *)	6	29 334	4 696	65	34 095
Správní rada a její výbory	-	2 055	699	-	2 754
Celkem	17 325	6 571 368	2 203 507	459 438	9 234 313

*) Mzdové náklady roku 2016 (včetně nákladů bývalých zaměstnanců vedení) čerpané v roce 2016 z rezervy vytvořené v roce 2015 na mzdové náklady tohoto roku činily 11 443 tis. Kč.

2017	Průměrný počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. zabezpečení a zdrav. pojištění	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	17 416	6 955 527	2 342 600	459 313	9 757 440
Vedení *)	6	29 060	4 813	60	33 933
Správní rada a její výbory	-	2 338	795	-	3 133
Celkem	17 422	6 986 925	2 348 208	459 373	9 794 506

*) Mzdové náklady roku 2017 (včetně nákladů bývalých zaměstnanců vedení) čerpané v roce 2017 z rezervy vytvořené v roce 2016 na mzdové náklady tohoto roku činily 9 984 tis. Kč.

K 1. 1. 2017 zaměstnávala SŽDC 17 447 zaměstnanců ve 23 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 roce 2017 byla organizační struktura organizačních jednotek stabilizována, nedošlo k jejím zásadním změnám.

Z důvodu zajištění stanovených cílů v oblasti provozuschopnosti dráhy, modernizace dráhy a správy majetku byl i v roce 2017 posilován počet zaměstnanců, zajišťujících tyto činnosti. Počet zaměstnanců segmentu provozuschopnosti dráhy se zvýšil o 107 (tj. o 1,3 %) zaměstnanců, počet zaměstnanců segmentu modernizace dráhy se zvýšil o 21 (tj. 4,3 %) zaměstnanců a segment správy majetku o 33 (tj. 9,3 %) zaměstnanců.

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 177 (tj. o 2,2 %).

V průběhu roku 2017 bylo odstupně vyplaceno 188 zaměstnancům.

K 31. 12. 2017 bylo v SŽDC zaměstnáno 17 470 zaměstnanců, což je vzhledem k výše uvedeným vlivům o 19 zaměstnanců méně oproti stavu k 31. 12. 2016.

5.2. Poskytnuté půjčky, úvěry či ostatní plnění

Členové vedení organizace neobdrželi v letech 2016 a 2017 žádné půjčky a úvěry, či jiné odměny a plnění nad rámec základních odměn a plnění sjednaných v manažerské smlouvě schválených správní radou.

V roce 2017 byly členům správní rady a členům jejích výborů vyplaceny odměny v celkové výši 2 338 tis. Kč (2016 – 2 055 tis. Kč).

6. PODMÍNĚNÉ A DALŠÍ NEUVEDENÉ ZÁVAZKY V ÚČETNICTVÍ

6.1. Závazky nezahrnuté v rozvaze

6.1.1. Ekologické závazky

Dle výstupů z dříve provedeného plošného ekologického auditu majetku státu s právem hospodaření pro SŽDC (2008) a z dalších dostupných analýz vyplývá, že stav prokázaného znečištění je menší než se původně předpokládalo (souvisí to i s rozdělením majetku po ČD, s.o. v minulosti dle zák. č. 77/2002 Sb.), a proto nebude třeba tyto lokality dále intenzivně sledovat; jednalo se však pouze o dílčí vzorek míst s potenciální kontaminací z minulosti, proto nelze vyčíslit celkové možné budoucí závazky související se škodami způsobenými minulou činností (případná stará zátěž ve formě znečištění půdy, podzemní vody apod.).

Nelze stanovit ani závazky související s prevencí možných škod budoucích (zejména následkem havarijních úniků závadných látek do životního prostředí při mimořádných událostech). Skutečně vynaložené náklady na řešení případného odvrácení ekologických zátěží (i potenciálních) jsou účtovány jako provozní náklady v rámci zabezpečení provozuschopnosti železniční dopravní cesty – při prokázání původce ekologické havárie jsou jemu takové náklady přeúčtovány.

Současně bude pokračovat i postupné odstraňování hlukové zátěže v koridorových i mimokoridorových úsecích.

V případě modernizace železniční dopravní cesty je ochrana životního prostředí nedílnou součástí projektové dokumentace a náklady na životní prostředí (např. budování protihlukových stěn nebo jiná kompenzační opatření) jsou součástí pořizovací ceny nové investiční výstavby.

Za rok 2017 se celkové neinvestiční náklady na oblast životního prostředí pohybovaly ve výši cca 398 mil. Kč (2016 – 272 mil. Kč). Investiční náklady za oblast protihlukové ochrany při modernizaci tratí byly vyčísleny na 21 mil. Kč (2016 – 34 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 2017 vyčísleny na 9 mil. Kč (2016 – 17 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 byla zavázána k úhradě žalované škody. Rozsudek Vrchního soudu nabyt 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. Nejvyšší soud rozsudkem ze dne 10. 8. 2017 zrušil rozsudky soudů nižší instance a tím odpadl právní titul plnění ze strany SŽDC a ČEZ Prodej s.r.o. vzniklo bezdůvodné obohacení. Toto bezdůvodné obohacení ČEZ Prodej s.r.o. odmítla SŽDC vydat a proto SŽDC podala dne 17. 10. 2017 k Obvodnímu soudu pro Prahu 4 žalobu na vydání bezdůvodného obohacení. Tato dosud nebyla rozhodnuta.

Ve věci náhrady škody ve výši rozdílu mezi sjednaným a realizovaným náhradním prodejem za rok 2011 nebylo zatím soudně rozhodnuto. K 31. 12. 2017 vytvořila i SŽDC rezervu na úroky z prodlení za rok 2017 ve výši 66 490 tis. Kč. Následně pak v návaznosti na výše uvedené rozhodnutí

Nejvyššího soudu zaúčtovala SŽDC korekci rezervy v celkové výši 585 682 tis. Kč. Celková rezerva na tento soudní spor činila tedy k 31. 12. 2017 715 833 tis. Kč (viz bod 4.9).

6.2.2. Grandi Stazioni Česká republika, s.r.o.

V rámci koupě části závodu byla na SŽDC převedena nájemní smlouva se společností Grandi Stazioni Česká republika, s.r.o. („Grandi Stazioni“) na pronájem železniční stanice Praha, hl. n. Tato smlouva ke dni 15. 10. 2016 zanikla. Na základě ustanovení této smlouvy vyčísli Grandi Stazioni hodnotu technického zhodnocení provedeného za dobu pronájmu na pronajatém majetku v celkové výši 776 503 tis. Kč. SŽDC následně vyzvala Grandi Stazioni k doložení této hodnoty příslušnými doklady a na základě předložených dokladů akceptovala částku 565 684 tis. Kč, tuto částku SŽDC v roce 2016 poukázala na účet Grandi Stazioni. Částku 210 819 tis. Kč SŽDC odmítla uhradit a Grandi Stazioni podala dne 2. 11. 2016 k obvodnímu soudu pro Prahu žalobu o zaplacení uvedené částky včetně příslušenství (smluvní pokuta ve výši 0,5% denně z dlužné částky a zákonného úroku z prodlení). Jednání soudu dosud nebylo nařízeno. Vedení organizace nepovažuje případné plnění za pravděpodobné, a proto nebyla tvořena rezerva.

Dne 31. 7. 2017 obdržela SŽDC dopis společnosti Grandi Stazioni, jímž společnost Grandi Stazioni uplatňuje vůči SŽDC údajný nárok na úhradu finanční částky 1 255 622 tis. Kč z tvrzeného titulu náhrady škody z předšmluvní odpovědnosti dle ustanovení §1729 občanského zákoníku č. 89/2012 Sb. Na tento dopis reagovala SŽDC dopisem ze dne 3. 8. 2017, jímž odmítla existenci tvrzeného nároku, jakož i další nepravdivé údaje tvrzené v dopisu Grandi Stazioni. Dne 14. 8. 2017 pak Grandi Stazioni podala u Obvodního soudu pro Prahu 1 v této věci žalobu. Dne 6. 3. 2018 byla žaloba oficiálně doručena soudem právnímu zástupci SŽDC spolu se souvisejícími dokumenty vzniklými v souvislosti s řešením problematiky přípustnosti části žaloby ze strany soudů. Jednání ve věci není zatím nařízeno. Vedení organizace nepovažuje případné plnění za pravděpodobné, a proto nebyla tvořena rezerva.

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. 2017	Dosud provedená výstavba	Zbývající odhadované náklady	Celkové odhadované náklady
I. koridor	40 759 568	0	40 759 568
II. koridor	39 016 291	0	39 016 291
III. koridor	46 075 177	11 912 097	57 987 274
IV. koridor	24 360 134	12 103 009	36 463 143
Celkem	150 211 170	24 015 106	174 226 276

Realizaci III. tranzitního železničního koridoru v trase státní 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.

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 vyplývat 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.

Na základě usnesení vlády České republiky č. 1546 ze dne 21. 12. 2015 o koupi části závodu „Železniční stanice“ od ČD na SŽDC byl ke dni 1. 7. 2016 realizován převod této části závodu. Předmětem koupě byly pozemky, budovy, movitý a další majetek spolu s operativní evidencí, zásobami, pohledávkami, závazky a časovým rozlišením.

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. SŽDC má pro rok 2018 smluvně zajištěno financování od Státního fondu dopravní infrastruktury na investiční i neinvestiční činnosti ve výši 38 393 455 tis. Kč (2017 – 31 299 142 tis. Kč). Vedení SŽDC je přesvědčeno, že tento rozsah finančních prostředků umožní SŽDC poskytovat služby v obdobném rozsahu jako v roce 2017, a tudíž účetní závěrka je sestavena za předpokladu, že účetní jednotka bude schopna nepřetržitě pokračovat ve své činnosti.

7.3. Vztahy s významnými odběrateli ČD a ČD Cargo

Významné výnosy SŽDC realizované ve vztahu k ČD:

	2016	2017
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – osobní doprava	1 806 854	1 823 864
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – nákladní doprava	35 088	34 960
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	52 132	52 997
Výnosy za elektrickou energii – SŽE	1 404 696	1 399 636
Výkony Hasičské záchranné služby	30 000	30 000
Výkony za provoz telekomunikačních sítí	58 165	57 037
Celkem	3 386 935	3 398 494

K 31. 12. 2017 eviduje SŽDC pohledávky a závazky za ČD, jejichž celková hodnota představuje pohledávku SŽDC ve výši 273 975 tis. Kč (2016 – 299 586 tis. Kč). Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů a poskytnutých záloh, činí za ČD 373 199 tis. Kč (2016 – 412 644 tis. Kč). Závazek z obchodních vztahů, včetně přijatých záloh, představuje částku ve výši 99 224 tis. Kč (2016 – 113 058 tis. Kč).

Výnosy SŽDC realizované ve vztahu k ČD Cargo:

	2016	2017
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – nákladní doprava	1 266 431	1 216 796
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	28 296	26 274
Výnosy za elektrickou energii – SŽE	347	354
Výkony Hasičské záchranné služby	10	9 900
Výkony za provoz telekomunikačních sítí	39 118	38 850
Celkem	1 334 202	1 292 174

K 31. 12. 2017 eviduje SŽDC pohledávky a závazky vůči ČD Cargo, jejichž celková čistá hodnota představuje pohledávku SŽDC ve výši 419 535 tis. Kč (2016 – 558 710 tis. Kč). Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů, činí za ČD Cargo 441 231 tis. Kč (2016 – 578 860 tis. Kč). Závazek z obchodních vztahů včetně přijatých záloh představuje částku ve výši 21 696 tis. Kč (2016 – 23 205 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 2017 byly realizovány celkem tři privatizační projekty na majetek v účetním okruhu MOZ, jehož účetní zůstatková hodnota činila celkem 41 tis. Kč (2016 –670 tis. Kč).

Z uvedeného počtu nebyly v roce 2017 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. 2017 SŽDC eviduje dlouhodobý majetek určený k úhradě závazků převzatých po ČD, s. o. uvedený v příloze zákona o transformaci v účetní zůstatkové hodnotě 486 034 tis. Kč. K 31. 12. 2016 činila účetní zůstatková hodnota tohoto majetku 487 750 tis. Kč.

7.5. Prodej majetku

7.5.1. Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh ZDC

Za rok 2017 v okruhu Železniční dopravní cesty („ZDC“) činily tržby z prodeje nemovitého majetku schváleného vládou ČR celkem 48 852 tis. Kč (2016 – 59 364 tis. Kč).

7.5.2. Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh MOZ

Za rok 2017 nebyl uzavřen žádný obchodní případ prodeje z okruhu MOZ (2016 – 82 072 tis. Kč).

7.6. Pronájem majetku

7.6.1. Pronájem majetku vedený v účetním okruhu MOZ

K 31. 12. 2017 bylo evidováno 70 nájemních smluv na byty, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 2 147 tis. Kč (2016 – 1 973 tis. Kč).

Na ostatní majetek nemovitý mimo bytový fond bylo evidováno 158 nájemních smluv, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 13 369 tis. Kč (2016 – 20 192 tis. Kč).

Tržby z pronájmu tedy celkem činily 15 516 tis. Kč (2016 – 22 165 tis. Kč).

7.6.2. Pronájem majetku vedený v účetním okruhu ZDC

K 31. 12. 2017 bylo evidováno 2 601 nájemních smluv na byty, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 88 225 tis. Kč (2016 – 63 436 tis. Kč).

Na ostatní nemovitý majetek mimo bytový fond bylo evidováno 6 847 nájemních smluv, přičemž tržby z nich včetně movitého majetku dosáhly celkem 442 281 tis. Kč (2016 – 262 540 tis. Kč).

Tržby z pronájmu celkem činily 530 506 tis. Kč (2016 – 325 976 tis. Kč).

7.7. Přehled o peněžních tocích

Pro účely sestavení přehledu o peněžních tocích jsou peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty definovány tak, že zahrnují peníze v pokladně, peníze na cestě, peníze na bankovních účtech a další finanční aktiva, jejichž ocenění může být spolehlivě určeno a která mohou být snadno přeměněna v peněžní prostředky. Zůstatek peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů je na konci účetního období následující:

	Zůstatek k 31. 12. 2016	Zůstatek k 31. 12. 2017
Peněžní prostředky v pokladně	2 838	2 630
Peněžní prostředky na účtech	3 197 475	2 458 072
Peněžní prostředky	3 200 313	2 460 702

Peněžní toky z provozních, investičních nebo finančních činností se uvádějí v přehledu o peněžních tocích nekompenzované.

Peněžní toky související s vyplacenými úroky zahrnovanými do ocenění dlouhodobého majetku byly v přehledu o peněžních tocích vykázány v rámci investiční činnosti, nebyly však uvedeny jako samostatná položka. V roce 2017 činily tyto peněžní toky 878 tis. Kč (2016 – 2 435 tis. Kč).

8. UDÁLOSTI PO DATU ÚČETNÍ ZÁVĚRKY

8.1. Změny v orgánech SŽDC

Generální ředitel Ing. Pavel Surý se k 28. 2. 2018 vzdal své funkce. S účinností od 1. 3. 2018 byl Správní radou pověřen řízením organizace statutární zástupce Bc. Jiří Svoboda, MBA.

Na svém zasedání dne 22. 3. 2018 jmenovala Správní rada SŽDC usnesením č. 13/2018 s účinností od 23. 3. 2018 do funkce generálního ředitele Bc. Jiřího Svobodu, MBA. Tato skutečnost byla zapsána v Obchodním rejstříku dne 9. 4. 2018.

Ke dni 22. 3. 2018 se vzdal své funkce náměstka generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy a funkce statutárního zástupce generálního ředitele Bc. Jiří Svoboda, MBA. S účinností od 23. 3. 2018 se stal statutárním zástupcem generálního ředitele Ing. Mojmír Nejezchleb. Řízením úseku provozuschopnosti dráhy byla s účinností od 26. 3. 2018 pověřena Ing. Marcela Pernicová. Ke dni 1. 5. 2018 byla Ing. Marcela Pernicová jmenována náměstkyní pro provozuschopnost dráhy.

Vláda České republiky svým usnesením č. 897 ze dne 22. 12. 2017 odvolala k 31. 12. 2017 z funkce člena Správní rady Ing. Václava Horáka a novým členem s účinností od 1. 1. 2018 jmenovala Ing. Ladislava Němce.

Správní rada SŽDC na svém zasedání dne 25. 1. 2018 odvolala k 31. 1. 2018 z funkce člena Výboru pro audit Ing. Václava Horáka a novým členem Výboru pro audit jmenovala k 1. 2. 2018 Ing. Tomáše Čočka, Ph.D. Dále k 31. 1. 2018 odvolala Ing. Václava Horáka z funkce předsedy Výboru pro strategii a rozvoj a novým předsedou tohoto výboru jmenovala Ing. Ladislava Němce.

Na základě usnesení Správní rady SŽDC č. 10/2018 ze dne 9. 2. 2018 došlo s účinností od 1. 4. 2018 ke zrušení 6 organizačních jednotek – Správy osobních nádraží Olomouc, Brno, Hradec Králové, Praha, Ústí nad Labem a Plzeň a k jejich začlenění do příslušných regionálních oblastních ředitelství. Činnosti spojené s finančním účetnictvím správ osobních nádraží byly s účinností od 1. 4. 2018 centralizovány v organizační jednotce Centrum sdílených služeb. Organizační jednotka Hasičská záchranná služba s účinností od 1. 4. 2018 přešla z přímé řídicí působnosti náměstka generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy do přímé řídicí působnosti náměstka generálního ředitele pro správu majetku.

8.2. ČD-Telematika

Na základě předchozích jednání byla dne 26. 3. 2018 podepsána mezi SŽDC, ČD, a.s. a ČD-Telematika, a.s. „Dohoda o vypořádání bezdůvodného obohacení za užívání pozemků a zařízení“. V této dohodě byla stanovena výše úplaty za užívání pozemků a zařízení ČD-Telematika, a.s. za rok 2011–2017. Na základě této dohody realizuje SŽDC odpis neuhrazených částek za roky 2011–2013. Za roky 2014 – 2016 byly ze strany SŽDC vystaveny na ČD-Telematiku, a.s. opravné daňové doklady. Současně také bude zaúčtováno rozpuštění vytvořených opravných položek.

V Praze, dne 8. června 2018



Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel



Hladký průběh cestování souvisí s nepřetržitou péčí o celou železniční síť. Pravidelné výměny a broušení kolejnic slouží nejen k zajištění bezpečnosti a kvality cestování, ale přispívají také ke snížení hlukové zátěže až o 10 dB, což ocení zejména lidé žijící v blízkosti železnice.

Osoby odpovědné za výroční zprávu

Čestné prohlášení

Prohlašujeme, že údaje uvedené ve výroční zprávě za rok 2017 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.



Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel



Ing. Aleš Krejčí
náměstek generálního ředitele
pro ekonomiku

Závěrka vydání této výroční zprávy je ke dni 8. 6. 2018.

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 2017

V souladu s ustanovením § 18 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, (dále jen InfZ) zveřejňujeme k 1. 3. 2017 výroční zprávu za rok 2017 o činnosti v oblasti poskytování informací.

Žadosti 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	121
počet vydaných rozhodnutí o odmítnutí	
- žádosti	26
- části žádosti	16
b) počet podaných odvolání proti rozhodnutí	7
c) počet ukončených soudních řízení	4
d) výčet poskytnutých výhradních licencí	0
e) počet stížností podaných podle § 16a	1

K bodu e) Výroční zprávy

Stížnosti na postup při vyřizování žádosti o informace byly podány:

- na nečinnost povinného subjektu při vyřizování žádosti o poskytnutí informace dle § 16a odst. 1 písm. b) InfZ. Odborný útvar přijímající žádost podle InfZ tuto neevidoval, došlo k systémové chybě při přijetí žádosti podatelnou povinného subjektu. Stížnosti bylo vyhověno a informace byly poskytnuty.

K bodu c) Výroční zprávy

Rozsudky správních soudů o žalobách proti rozhodnutí nadřízených orgánů povinných subjektů o odvolání proti jimi vydaným rozhodnutím o (částečném) odmítnutí žádosti o poskytnutí informace:¹

- 10 As 251/2016 - 75
- 8A 116/2013 - 91 - 100
- 3A 66/2015 - 34
- 3A 64/2015 - 44
- 3A 65/2015 - 45

Částka za náklady na právní zastoupení v soudních řízeních činila 90 625 Kč. Výdaje spojené se soudními řízeními činily 27 028 Kč.

V Praze dne 21. 2. 2018



Mgr. Jakub Ptačinský
ředitel odboru komunikace

¹ Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, zveřejňuje výroční zprávu o činnosti v oblasti poskytování informací podle z. 106/1999 Sb., způsobem umožňujícím dálkový přístup. Z tohoto důvodu do výroční zprávy zařazujeme rozhodnutí odkazem na internetové stránky NSS.

Seznam zkratek

BK bezstyková kolej	DÚ Dražní úřad České republiky	NN nízké napětí	SŽDC Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
CDP Centrální dispečerské pracoviště	ERTMS Evropský systém řízení železniční dopravy (European Rail Traffic Management System)	OPD Operační program Doprava v rámci Evropské unie	TEN-T Transevropská síť pro dopravu (Trans-European Network – Transport)
CEF Nástroj pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility)	ETCS Evropský vlakový zabezpečovací systém (European Train Control System)	OSŽD Organizace pro spolupráci železnic	TRS traťový rádiový systém
CEN Evropský výbor pro normalizaci (European Committee for Standardisation)	ETSI Institut pro standardy v oblasti telekomunikací (European Telecommunications Standards Institute)	PD projektová dokumentace	TAF Telematické aplikace pro nákladní dopravu (Telematics applications for freight service)
CENELEC Evropský výbor komise pro normalizaci v elektrotechnice (European Committee for Electrotechnical Standardization)	GP geometrická poloha	RFC Železniční nákladní koridory (Rail Freight Corridor)	TSI Technické specifikace pro interoperabilitu (Technical specification for Interoperability)
CER Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností (Community of European Railway and Infrastructure Companies)	GSM-R Globální systém pro mobilní komunikaci v prostředí železnice (Global System for Mobile Communication – Railway)	RNE Sdružení evropských manažerů infrastruktury (RailNetEurope)	UIC Mezinárodní železniční Unie (International Union of Railways)
ČD České dráhy, a. s.	IM manažer infrastruktury	SERAC Výbor pro jednotný evropský železniční prostor (Single European Railway Area Committee)	VN vysoké napětí
ČD, s. o. České dráhy, s. o.	KPI klíčové ukazatele výkonnosti (Key Performance Indicators)	SFDI Státní fond dopravní infrastruktury	VRT vysokorychlostní trať
DLM dlouhodobý majetek	MD Ministerstvo dopravy ČR	SS stavební správa	ŽDC železniční dopravní cesta

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, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00
Telefon:	972 235 711
E-mail:	szdc@szdc.cz
Internetová adresa:	www.szdc.cz

