

98/09

## Dotace ze státního rozpočtu, finanční prostředky z bankovních úvěrů se státní zárukou a prostředky zahraniční pomoci určené pro výstavbu II. železničního koridoru Bohumín - Břeclav

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu na rok 1998 pod číslem 98/09. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Petr Skála.

Cílem kontroly bylo prověřit plnění stanovených cílů a hospodaření s finančními prostředky při výstavbě II. železničního koridoru Bohumín - Břeclav. Kontrolovaným obdobím byla léta 1995 až 1998.

Kontrolu provedly v době od října 1998 do března 1999 skupiny kontrolujících NKÚ z odboru průmyslu, dopravy a energetiky a oblastního odboru Olomouc.

Kontrolovanými osobami byly Ministerstvo financí (dále jen „MF“), Ministerstvo dopravy a spojů (dále jen „MDS“) a České dráhy, státní organizace (dále jen „ČD“).

Námítky proti kontrolnímu protokolu podané MF a ČD byly vypořádány vedoucími skupin kontrolujících rozhodnutími o námitkách. Odvolání nebyla podána.

**S e n á t N K Ú** (ve složení: Ing. Petr Skála - předseda, JUDr. Jan Holeček, MVDr. Rudolf Němeček, Ing. Josef Pohl a Ing. Alexandr Růžek - členové) na svém zasedání, konaném dne 25. května 1999,

s c h v á l i l usnesením č. 98/09/400  
k o n t r o l n í z á v ě r v tomto znění:

### I.

#### Charakteristika kontrolované problematiky

Vláda usnesením ze dne 9. 8. 1995 č. 432, o zabezpečení prioritního rozvojového projektu a financování modernizace II. tranzitního železničního koridoru Břeclav - Přerov - Petrovice u Karviné s odbočnou větví Česká Třebová - Přerov, vzala na vědomí postup přípravných prací modernizace II. tranzitního železničního koridoru (dále jen „II. koridor“). Pro zabezpečení realizace II. koridoru schválila účast státního rozpočtu do výše 7 000 mil. Kč a státní záruku na bankovní úvěry ve výši 11 500 mil. Kč a na úroky a poplatky vyplývající z těchto úvěrů ve výši cca 12 000 mil. Kč. Podle důvodové zprávy k tomuto usnesení má objem investičních nákladů v cenové úrovni roku 1994 činit 24 498 mil. Kč.

Vláda usnesením ze dne 20. 3. 1996 č. 185, k zajištění financování modernizace II. železničního tranzitního koridoru Břeclav - Přerov - Petrovice u Karviné s odbočnou větví Česká Třebová - Přerov, vzala na vědomí zajištění financování modernizace II. koridoru. V návaznosti na předloženou důvodovou zprávu souhlasila se zajišťováním zdrojů ze státního rozpočtu v objemu 7 000 mil.

Kč, garantovaných úvěrů a obligací v objemu 11 500 mil. Kč a negarantovaných úvěrů a obligací v objemu 6 000 mil. Kč. To pokrylo výše uvedený objem investičních nákladů na projekt modernizace II. koridoru.

Počátkem roku 1997 byla na Panevropské dopravní konferenci trasa II. koridoru (bez odbočné větve) začleněna do sítě devíti transevropských koridorů nejvyššího významu pro země střední a východní Evropy (větev z Polska do Rakouska).

Rozsah prací, objem nákladů a termíny realizace projektu modernizace II. koridoru vycházely především z těchto podkladových materiálů:

- „Zásady modernizace vybrané železniční sítě ČSD pro jednotlivé dopravní směry a traťové úseky - výchozí materiál pro zpracování komplexního programu rozvoje železniční infrastruktury ČSD do roku 2000“, č. j. 95/92-0210 vydané 27. 4. 1992 bývalým Ústředním ředitelstvím ČSD (dále jen „Zásady modernizace ČSD“); materiál obecně definoval rozsah prací na II. koridoru.
- „Zásady modernizace vybrané železniční sítě ČD“, č. j. 1/93-021 vydané 16. 6. 1993 Generálním ředitelstvím ČD, ve znění dodatků č. j. 138/94-07 ze dne 20. 7. 1994 a č. j. 890/97-S7 ze dne 30. 10. 1997 (dále jen „Zásady modernizace“); materiál zpřesňoval rozsah prací na II. koridoru.
- „Studie proveditelnosti modernizace trati st. hranice - Břeclav - Přerov - Petrovice - st. hranice“ z listopadu 1993, doplněná v lednu 1995 tzv. podkladovým materiálem o odbočnou větev Přerov - Česká Třebová (dále jen „Studie proveditelnosti“); materiál stanovoval globální rozsahy prací na stavbách II. koridoru a investiční náklady.
- „Studie kapitálových investic na podporu vysokorychlostní osobní železniční dopravy a zlepšení infrastruktury v České republice“ z ledna 1995, která byla podkladem pro financování II. koridoru uvedené v důvodové zprávě k usnesení vlády ze dne 20. 3. 1996 č. 185; vycházela z rozsahu prací a nákladů podle Studie proveditelnosti.

Realizace projektu modernizace II. koridoru o délce 298 km a s předpokládanou traťovou rychlostí na většině úseků 140 až 160 km/hod. byla zahájena v roce 1994. Podle výše uvedených materiálů by měla být dokončena v roce 2003.

V době kontroly měly ČD uzavřeny se zahraničními bankami úvěrové smlouvy se státní zárukou na 11 320 mil. Kč (podle směnných kurzů k datu podepsání smluv o záruce) a dohodu na úvěr bez státní záruky ve výši 6 000 mil. Kč. Jistiny úvěrů se státní zárukou jsou splatné počínaje rokem 2002 a úroky z nich od roku 1998.

Projekt modernizace II. koridoru je rozdělen do 14 staveb, z nichž v době kontroly byly dvě v realizaci. Ostatní byly v přípravné fázi. Do 31. 12. 1998 bylo celkem vyčerpáno 1 552 mil. Kč, z toho 1 293 mil. Kč dotací ze státního rozpočtu, 177 mil. Kč z garantovaných úvěrů a 82 mil. Kč z vlastních zdrojů ČD. Kontrole byly proto především podrobeny přípravné práce a zajištění financování II. koridoru.

## II.

### Nedostatky zjištěné v realizaci projektu modernizace II. koridoru

#### 1. Původní záměry realizace projektu modernizace II. koridoru, pokud jde o náklady a termín dokončení, nejsou plněny.

ČD předpokládaly v době třetího roku realizace zvýšení nákladů proti původním předpokladům o více než 48 % a posunutí ukončení realizace projektu modernizace II. koridoru o dva roky, tj. na rok 2005. Ekonomický přínos tak bude docílen později. Výnosy z realizace projektu měly být přitom jedním z předpokladů pro schopnost ČD splácet bankovní úvěry pro financování modernizace II. koridoru.

Financování projektu modernizace II. koridoru není zajištěno, přestože k tomu bylo přijato usnesení vlády ze dne 20. 3. 1996 č. 185. Schválené investiční prostředky postačují jen na stavby v úsecích Břeclav - Přerov a Ostrava - Petrovice.

Do roku 1998 nebyly oproti původním harmonogramům zahájeny čtyři stavby.

#### 2. Zdroje pokrytí nákladů na realizaci projektu modernizace II. koridoru předložené ministrem dopravy a odsouhlasené vládou nebyly reálné.

Vláda usnesením ze dne 20. 3. 1996 č. 185 odsouhlasila pro financování II. koridoru zdroje ve výši 24 500 mil. Kč, z toho dotace ze státního rozpočtu, úvěry a obligace se státní zárukou ve výši 18 500 mil. Kč. ČD (investor projektu modernizace II. koridoru) předpokládají zvýšení nákladů z 24 498 mil. Kč na 36 470 mil. Kč, popřípadě až na 39 387 mil. Kč, tj. o cca 49 - 60 %. V těchto nákladech není zahrnuta předpokládaná úhrada kapitalizovaných úroků z úvěrů a náklady na konzultační činnost, které jsou podle Účtové osnovy a postupů účtování pro podnikatele (vydaných opatřením FMF č. j. V/20 100/1992 z 15. 7. 1992, ve znění pozdějších změn) součástí nákladů na pořízení hmotných investic. ČD odhadují tyto náklady na cca 3 310 mil. Kč.

Rozpor mezi zdroji a v současné době předpokládanými náklady na financování II. koridoru vyplývá především z toho, že celkové náklady předložené v roce 1996 vládě k odsouhlasení tehdejšími Ministerstvem dopravy byly v cenové úrovni roku 1994. Přitom realizace byla uvažována v letech 1996 až 2003. Z podkladů MDS a

ČD vyplývá, že zapracování inflace do let výstavby zvýší náklady v rozsahu cca 13 500 mil. až 19 300 mil. Kč (podle použité metodiky). Vláda tak ještě před zahájením prací odsouhlasila na základě chybných údajů Ministerstva dopravy a spojů nereálné zdroje financování modernizace II. koridoru.

#### 3. Podmínky realizace projektu modernizace II. koridoru nebyly závazně stanoveny.

Investor (ČD) nebyl vázán stanovením celkových investičních nákladů projektu modernizace II. koridoru (investiční náklady a jejich krytí, rozsah prací, včetně technických parametrů, a realizační termíny). Tyto základní cíle a limity vzala vláda v usneseních ze dne 9. 8. 1995 č. 432 a ze dne 20. 3. 1996 č. 185 na vědomí.

Jejich sledování v registru investic MF (program „Modernizace tranzitního železničního koridoru Bohumín - Přerov - Břeclav“) je pouze za jednotlivé stavby, u nichž je potvrzena účast státního rozpočtu. Registr investic vedený MF však neobsahuje základní cíle projektu vyplývající z uvedených usnesení vlády. Chybí v něm především celkové předpokládané investiční náklady všech staveb II. koridoru a termíny plnění. Tento registr je postupně doplňován a přepracováván. K 18. 1. 1999 v něm byly registrovány pouze 4 stavby z celkových 14. Investiční náklady na ně však již dosáhly objemu 17 944 mil. Kč, tj. 73 % celkových investičních prostředků projektu modernizace II. koridoru schválených vládou. Od 1. 1. 1999 platí nová pravidla upravující státní účast na pořizování a technickém zhodnocení investičního majetku, které mají podle sdělení MF tyto nedostatky odstranit. Nezávaznost projektu modernizace II. koridoru jako celku umožňuje ČD realizovat stavby o vyšších nákladech, než byly vládě předloženy ke schválení, ačkoli pro ně nemají zajištěno finanční krytí. Rozpor mezi odsouhlasenou investiční potřebou ve výši 24 498 mil. Kč a ČD požadovanou ve výši 36 470 mil. Kč není dořešen.

#### 4. Podmínky (předpoklady) pro obsluhu dluhů ČD z úvěrů se státní zárukou pro financování projektu modernizace II. koridoru byly stanoveny nereálné.

Ekonomické hodnocení projektu modernizace II. koridoru uvedené v důvodových zprávách k usnesením vlády ze dne 9. 8. 1995 č. 432 a ze dne 20. 3. 1996 č. 185 vycházelo ze samostatného posuzování rentability tržních úseků II. koridoru, nikoli z hospodaření ČD jako celku. Ignorovalo reálný ekonomický stav ČD, neboť v té době platná východiska jejich důchodové a finanční situace nedávaly předpoklad dostatečné tvorby zdrojů pro obsluhu dluhů.

Z důvodu nedostatečné tvorby zdrojů nebyly ČD v roce 1998 schopny dostát závazkům vyplývajícím z úvěrové smlouvy s Kreditanstalt für Wiederaufbau. Splátky úroků z tohoto úvěru ve výši 997 tis. DEM (18 138 tis. Kč) byly uhrazeny prostřednictvím MF a ČD je státu mají splatit po roce 2006.

Celkem byla v roce 1998 realizovaná státní záruka za úvěry ČD a úroky z nich vyplývající ve výši 579 774 tis. Kč (z toho 261 636 tis. Kč - splátka úroků z úvěrů pro I. koridor, 300 000 tis. Kč - splátka jistiny úvěru na kolejová vozidla).

##### **5. Realizace projektu modernizace II. koridoru nevyhází z ucelené a ujasněné koncepce, což se především odráží v provedení předprojektové a projektové dokumentace staveb a v hospodárnosti jejich realizace.**

Náklady na modernizaci byly ve Studii proveditelnosti stanoveny na základě rozsahu prací vyplývajícího ze Zásad modernizace ČSD. Ty byly v roce 1993 nahrazeny Zásadami modernizace a upraveny dodatky v roce 1994 a 1997.

Ověřením u osmi staveb modernizace II. koridoru, u nichž byly dostupné potřebné podkladové materiály, bylo zjištěno, že změny řešení rozsahu staveb jsou prováděny jak v rámci, tak i nad rámec Zásad modernizace.

Rozsah prací a technologii jejich provádění, a tím výši investičních nákladů, ovlivnil například požadavek ČD na trojnásobné zvýšení „modulu přetvárnosti zemní pláně“, vyplývající pro rychlosti 120 až 160 km/hod. ze změny příslušného předpisu ČD od dubna 1996. Konkrétní zvýšení investičních nákladů z této změny proti Studii proveditelnosti nelze stanovit.

Nad rámec Zásad modernizace je v projektové dokumentaci kontrolovaných osmi staveb předpokládána realizace stavebních objektů a provozních souborů v celkové výši 373 mil. Kč. Tyto změny vyplývají z požadavků územních orgánů, které v rámci stavebního řízení dodatečně vyžadují výstavbu přeložek komunikací a plynovodů, přístupových chodníků, protihlukových bariér a pod. Rovněž vnitřní jednotky ČD kladou další požadavky na dodatečné úpravy nástupišť, vleček, rekonstrukce dalších kolejí, změny ovládání transformoven a pod.

##### **6. Nedostatečná předprojektová a projektová příprava vede k časovému zpoždění realizace jednotlivých staveb a negativně ovlivňuje hospodárnost celého projektu modernizace II. koridoru.**

ČD předpokládaly v době kontroly ukončení projektu modernizace II. koridoru v roce 2005, tj. posun o dva roky. Do roku 1998 nebyly proti původním harmonogramům zahájeny čtyři stavby. Ke zpoždění dojde kromě dvou u všech ostatních staveb. Zpoždění přípravy se pohybuje v rozsahu 1 - 2 let. Výstavba se kumuluje do let 2001 - 2005, kdy má být zahájeno cca 50 % a realizováno cca 93 % staveb II. koridoru.

Toto zpoždění zvýší náklady jen vlivem inflace o cca 310 mil. Kč. Časové zpoždění v předprojektové a projektové přípravě vzniká především v důsledku:

a) prodlužování územních a stavebních řízení z důvodů požadavků orgánů státní správy, které nebyly před-

pokládány. Speciální stavební úřad na drahách - Dřážní úřad přitom může podle ustanovení § 120 odst. 2 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění zákona č. 83/1998 Sb., vydat stavební povolení jen se souhlasem příslušného stavebního úřadu a podle ustanovení § 120 odst. 1 tohoto zákona nemá pravomoci ve věcech územního rozhodování;

- b) změn rozsahu projektových prací vyplývajících z legislativně požadovaného užívání nástupišť osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Podle vyhlášky Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, účinné od 1. 12. 1995, musí mít nová nástupiště alespoň jeden bezbariérový přístup. Ve všech případech, kdy byla veřejná obchodní soutěž na dodávku dokumentace vyhlášena po datu účinnosti vyhlášky, měl investor (ČD) na tento problém pamatovat a do soutěže zahrnout zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště;
- c) nedostatků ve vymezení předmětu plnění ve smlouvách se zhotoviteli a uplatňování dodatečných požadavků ze strany ČD, jak je rozvedeno v následujícím bodu 7;
- d) závěrů odborné komise ČD pro posuzování rozsahu modernizace železničních koridorů, zřízené na základě dohody MDS a ČD. Ty na jedné straně snižují investiční náklady staveb II. koridoru vypouštěním nadbytečných stavebních objektů a provozních souborů, případně jejich částí, na straně druhé však vzhledem k nutnosti přerušovat územní či stavební řízení a přepracovávat příslušnou dokumentaci prodlužují termíny výstavby. Nezanedbatelná není ani cena přepracované dokumentace a zejména zvýšení nákladů vlivem inflace plynoucí z posunu termínů realizace. Tyto dopady, které v řadě případů negují úspory z nerealizace některých stavebních objektů a provozních souborů, nejsou vyhodnocovány.

##### **7. Zadávací podklady pro veřejné soutěže na zhotovitele předprojektové a projektové dokumentace nedostatečně vymezovaly předmět plnění a v důsledku neujasněné koncepce ČD při jejich zadávání docházelo k častým změnám v průběhu zpracovávání i při vlastní realizaci staveb.**

Na stavbu Hodonín - Moravský Písek byl na základě smlouvy z 19. 4. 1995 předán ČD v červnu 1995 geotechnický průzkum. Z odborného posouzení geotechnickým konzultantem vyplynulo, že zadávací podmínky nebyly splněny. Chyběly stabilizační výpočty, nedostatečně byly sondy pro ověření skladby a charakteru podloží náspu, nebyla dodržena maximální vzdálenost sond a nebyly zatříděny jednotlivé zeminy. Při jednání o reklamaci díla bylo dohodnuto, že vady budou odstraněny do 6. 11. 1995.

Soutěž na projekt této stavby byla vyhlášena 13. 9. 1995, ačkoli v té době nebyl k dispozici komplexně vyhodnocený a úplný geotechnický průzkum, který byl jed-

nou z podstatných součástí zadávací dokumentace stavby. Smlouva na projekt stavby byla se zhotovitelem uzavřena 4. 12. 1995. Ještě 11. 3. 1996, tj. v době zpracovávání projektu, však nebyly vady geotechnického průzkumu odstraněny. Podle smlouvy měl být projekt stavby dodán do 15. 6. 1996 za nabídkovou cenu 22 504 tis. Kč.

Dotatkem č. 2 ke smlouvě z 26. 3. 1996 byl termín dodání prodloužen do 30. 9. 1996 z důvodu probíhajícího výběrového řízení na zabezpečovací zařízení, které bylo vyhlášeno po uzavření smlouvy. Toto řízení bylo na základě námitek uchazečů a rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže 30. 6. 1997 zrušeno.

Dotatkem č. 5 z 27. 9. 1996 byl předmět díla rozšířen o nový most a vícepráce z důvodu požadavků územních orgánů a zvýšena cena o 4 677 tis. Kč. Termín dodání byl prodloužen do 31. 10. 1996 a dalším dodatkem č. 6 z 31. 10. 1996 opět prodloužen do 15. 12. 1996.

Z důvodů nového kolejového řešení v železniční stanici Bzenec-přívoz, zajištění bezbariérových přístupů na ostrovní nástupiště a zahrnutí nákladů na konzultační činnost do nákladů stavby byl na základě dodatku č. 7 z 26. 2. 1997 (tj. v době, kdy původní závazek ze smlouvy již zanikl splněním zakázky) předaný projekt stavby přepracován. Cena přepracování činila 3 677 tis. Kč a termín dodání byl 28. 2. 1997. S ohledem na využití „vzýskaného materiálu“ byl 3. 11. 1997 uzavřen dodatek č. 9 zvyšující cenu o 2 214 tis. Kč a prodlužující termín dodání přepracovaného projektu do 15. 12. 1997.

Změny projektu probíhaly i v průběhu realizace stavby v roce 1998, kdy byly uzavřeny 4 dodatky ke smlouvě na autorský dozor stavby, kterými byl předmět díla rozšířen o dopracování projektové dokumentace (dodané stejným zhotovitelem v roce 1997) s termínem do 31. 12. 1998 a celkovou cenou dopracování 1 022 tis. Kč.

Konečná cena projektu se uvedenými změnami zvýšila o 11 590 tis. Kč na 34 094 tis. Kč, tj. o více než 50 %, a termín dodání 15. 6. 1996 byl prodloužen do 31. 12. 1998, tj. o dva a půl roku.

Soutěž na realizaci byla vyhlášena v době, kdy nebyl k dispozici definitivní projekt stavby, který měl být jedním z rozhodujících podkladů pro zpracování nabídek uchazečů. Smlouva na dodávku stavby byla uzavřena 19. 9. 1997 s termínem realizace do konce roku 1999. Do doby kontroly NKÚ byly ke smlouvě uzavřeny již dva dodatky měnící věcný rozsah stavby.

Obdobným způsobem probíhala příprava stavby Břeclav - Hodonín. I zde byl ČD v průběhu zpracování projektu uplatňován rozdílný rozsah prací proti požadavkům v nabídkovém řízení a v zadávacích podkladech pro soutěž na realizaci stavby chyběl definitivní projekt.

Celková nabídková cena přípravné dokumentace staveb II. koridoru se zvýšila v průběhu zpracování podle stavu k 31. 12. 1998 z 101 227 tis. Kč na 116 947 tis. Kč, tj. o 16 %, a nabídková cena projektové dokumentace z 220 221 tis. Kč na 267 941 tis. Kč, tj. o 22 %.

### III.

#### Vyhodnocení

**Projekt modernizace II. koridoru je rozsáhlá a významná investiční akce, která má přispět k zabezpečení žádoucí dopravní infrastruktury ČR. Zároveň je součástí transevropské dopravní sítě v rozšířené Evropské unii. Původně byly na jeho realizaci předpokládány náklady 24 498 mil. Kč. Na financování byla vládou schválena přímá účast státní rozpočtu cca 28 % a účast formou záruk za bankovní úvěry cca 47 % (bez státní záruky za úroky a poplatky z těchto úvěrů ve výši 12 000 mil. Kč).**

Přestože projekt modernizace II. koridoru je prioritním zájmem ČR v rámci její dopravní politiky, nebyla tomuto projektu věnována dostatečná pozornost. Investorovi (ČD) nebyl stanoven závazný objem celkových nákladů, realizační termíny a rozsah prací. To umožňuje ČD realizovat stavby o vyšších nákladech, než byly vládě předloženy ke schválení, ačkoliv pro ně nemají zajištěno finanční krytí. Přitom realizace II. koridoru vzhledem k finanční situaci ČD bude pravděpodobně kryta především státním rozpočtem.

Vláda v roce 1996 odsouhlasila zdroje financování pro realizaci projektu modernizace II. koridoru na základě nákladů, které byly kalkulovány v cenové úrovni roku 1994. Po započtení inflačních vlivů se náklady zvýší o 13 500 mil. až 19 300 mil. Kč. Pokrytí tohoto minimálně 60% zvýšení nákladů nebylo dosud vyřešeno.

ČD předkládaly k rozhodnutí podklady, které nevycházely z ucelené a ujasněné koncepce technického a finančního řešení realizace projektu modernizace II. koridoru. To se odrazilo i v nedostatečné a nekvalitní přípravě veřejných soutěží na zhotovitele předprojektové a projektové dokumentace, kdy v průběhu jejího zpracování byla uzavírána řada dodatků ke smlouvám, kterými byl měněn rozsah díla, zvyšována jeho cena a posouvány termíny plnění.

Přímá kontrola realizace projektu modernizace II. koridoru ze strany MDS není možná s ohledem na zákon České národní rady č. 9/1993 Sb., o Českých drahách. MDS jako správce rozpočtové kapitoly rozsah staveb II. koridoru pouze připomínkuje. Jeho připomínky v některých případech ČD neakceptují.

Nedostatky v přípravě staveb II. koridoru jsou o to závažnější, že jde o obdobné stavby, kterých již ČD realizovaly několik na I. koridoru. Přitom téměř shodné nedostatky v přípravě staveb byly NKÚ zjištěny při kontrolní akci č. 96/29 Hospodaření s prostředky státního rozpočtu při výstavbě I. železničního koridoru Děčín - Břeclav a plnění podmínek, za nichž byla poskytnuta státní záruka (kontrolní závěr byl publikován ve Věstníku NKÚ ročník V částka 2 z 30. 6. 1997).

Stav v zabezpečení realizace modernizace projektu II. koridoru má negativní dopady na státní rozpočet, neboť:

- za stavu, kdy nejsou závazně a reálně stanoveny podmínky a termíny realizace projektu modernizace II. koridoru, nelze účinně kontrolovat hospodárné a efektivní chování ČD ani na ně vyvíjet žádoucí ekonomický tlak. To se promítá i do systému řízení prací na realizaci projektu II. koridoru uplatňovaného ČD, který ne vždy zaručuje hospodárné a efektivní vynakládání finančních prostředků.

Např. odbor ekonomiky a financování generálního ředitelství ČD zajišťuje financování celého projektu, předkládání podkladů MDS na přeschvalování investičních nákladů a informací pro Správní radu ČD o stavu projektu. Řízení a odpovědnost za modernizaci II. koridoru však byly v rámci ČD přesunuty na Divizi dopravní cesty, která zajišťuje funkci ústředního investora ČD. Za vlastní přípravu a realizaci staveb odpovídala do 26. 5. 1998 dokonce vnitřní organizační jednotka této divize - Stavební správa Olomouc, jejíž ředitel uzavíral smlouvy o dílo. Na úrovni vrcholového řízení ČD není rozhodovací místo řešící rozporné mezi Divizí doprav-

ní cesty a provozní složkou ČD - Divizí obchodně provozní. Dopadem je nedůsledné řešení vzniklých problémů, kde na jedné straně ústřední investor (ČD) požaduje snižování investičních nákladů, na straně druhé provozní složka uplatňuje dodatečné požadavky na zařazení akcí nad rámec Zásad modernizace staveb II. koridoru a navyšuje náklady na realizaci staveb;

- nebyla objektivně vyhodnocena současná ani budoucí důchodová situace ČD. Schopnost ČD dostát svým závazkům vůči bankám byla posuzována pouze odděleně na základě ekonomických přínosů II. koridoru po jeho modernizaci.

Státní záruka za bankovní úvěry a úroky včetně poplatků představuje skryté veřejné závazky mimo rozpočtový systém s vysokým fiskálním rizikem, vzhledem k dlouhodobé nerovnováze mezi zdroji a výdaji ČD. To se projevilo již v roce 1998, kdy realizovaná státní záruka za úvěry ČD a úroky z nich vyplývající činily 580 mil. Kč, z toho v případě II. koridoru šlo o 18 mil. Kč. ČD však dluh vůči státu předpokládají uhradit až po roce 2006. Na rok 1999 je k realizaci státních záruk za ČD ve státním rozpočtu rezervována částka 1 200 mil. Kč.