



VÝROČNÍ ZPRÁVA
2001
ANNUAL REPORT





Dolní Zálezly

Dolní Zálezly



I. železniční koridor - Skalice nad Svitavou

First railway corridor - Skalice nad Svitavou

001

OBSAH

| | |
|-----|--|
| 002 | Profil organizace |
| 004 | Základní hospodářské ukazatele |
| 006 | Úvodní slovo generálního ředitele |
| 010 | Významné události roku |
| 011 | Očekávaný vývoj organizace |
| 013 | Zpráva vedení |
| 014 | Komentář k hospodaření a financování |
| 018 | Základní činnosti |
| 036 | Další činnosti |
| 042 | Personální vývoj, zaměstnanost, sociální program |
| 044 | Statutární orgány a vedení organizace |
| 046 | Organizační struktura |
| 049 | Finanční část |
| 050 | Zpráva auditora |
| 054 | Účetní závěrka |
| 054 | Rozvaha |
| 062 | Výkaz zisku a ztrát |
| 066 | Přehled o peněžních tocích |
| 070 | Příloha k účetní závěrce |
| 110 | Použité zkratky a pojmy |
| 112 | Základní údaje |

TABLE OF CONTENTS

| | |
|-----|--|
| 002 | Organization Profile |
| 004 | Principal Economic Ratios |
| 006 | Statement from the Director General |
| 010 | Major Events in 2001 |
| 011 | Anticipated Development of the Organization |
| 013 | Management Report |
| 014 | Comments on Results of Operations and Funding |
| 018 | Major Areas of Operation |
| 036 | Other Activities |
| 042 | Human Resources, Employment and Social Program |
| 044 | Statutory Bodies and the Management |
| 047 | Organisational Structure |
| 049 | Financial Part |
| 050 | Auditor's Report |
| 054 | Financial Statement |
| 055 | Balance Sheet |
| 063 | Profit & Loss Account |
| 067 | Cash Flow Statement |
| 071 | Notes to the Financial Statements |
| 111 | Abbreviations |
| 112 | Basic Information |

Profil organizace

Organization Profile

002

České dráhy jsou největším národním železničním dopravcem s velkou tradicí a provozovatelem převážně většiny železniční sítě v České republice. Dnem i nocí jsou ve všech koutech republiky připraveny plnit přání svých zákazníků. Denně vypravují na 1800 nákladních a 7000 osobních vlaků, od romantické lokálky až po spoje prestižní mezinárodní sítě EuroCity. Převážně téměř všechno, od drobných zásilek přes suroviny, průmyslové a zemědělské výrobky, až třeba po obří transformátor. Denně s nimi cestuje přes půl milionu lidí, denně přepraví čtvrt milionu tun nákladu. Svým výkonem se řadí na 4. místo mezi členskými a kandidátskými zeměmi EU - za Německo, Francii a Polsko.

České dráhy vznikly 1. 1. 1993 jako nástupnická organizace bývalých ČSD na území České republiky podle § 1 zákona č. 9/1993 Sb., ve znění zákona č. 212/1993 Sb. Mají právní formu státní organizace, tj. organizace, kterou ze 100 % vlastní stát. Základním předmětem činnosti je provozování dráhy a provozování drážní dopravy ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Celkem zaměstnávají více než osm desítek tisíc lidí, což je činí největším podnikem v republice.

České dráhy jsou svým zaměřením především dopravní společnost. Kromě přepravy osob a nákladů zabezpečují také řadu návazných a doplňkových služeb. Zákazníkům je tak k dispozici ucelená nabídka v několika oblastech:

- veřejná osobní železniční doprava
- nákladní železniční doprava
- kurýrní služby
- doplňkové služby nákladní dopravy
- zájezdy a zvláštní akce
- výzkum a zkušebnictví
- datové a informační služby
- zdravotnictví

Czech Railways (ČD) is the largest railway transport undertaking with a long tradition and operator of the vast majority of railway lines in the Czech Republic. 24 hours a day, throughout the country, the Company is ready to serve its clients. Each day, 1,800 freight trains and 7,000 passenger trains are dispatched, from romantic trains operating on short local lines to trains included in the prestigious international EuroCity network. Almost everything is carried by Czech Railways trains: small shipments, raw materials, industrial and agricultural products, as well as giant transformers. Czech Railways is used by more than half a million passengers daily and about 250 thousand tons of freight is transported each day. The Company ranks 4th in Europe in terms of output, following Germany, France and Poland.

Czech Railways was established on January 1, 1993, as a successor of the former Czechoslovak Railways (ČSD) in the territory of the Czech Republic under s. 1 of Act No. 9/1993 Coll., as amended by Act No. 212/1993 Coll. The Company has the form of a state organization, i.e. the government holds a 100% interest in it. The principal subject of operations of Czech Railways is the operation of railway lines and railway transportation in compliance with Act No. 266/1994 Coll., as subsequently amended. The total number of employees exceeds 80,000 which makes the Company the largest enterprise in the Czech Republic.

Czech Railways is primarily a transport company. Apart from passenger and freight transportation, they render a number of associated and supplementary services in the following areas:

- Public passenger railway transport;
- Freight railway transport;
- Messenger services;
- Accessory freight transport services;
- Organized trips and special events;
- Research and testing activities;
- Informatics and computer technology;
- Medical services.

ČD centrum Brno hl. n.

ČD center at Brno Main station



ČESKÉ DRÁHY

| | |
|----------------------------|-----------------------------------|
| Provozování drážní dopravy | Nákladní doprava |
| | Osobní doprava |
| Provozování dráhy | Řízení provozu dráhy |
| | Zajištění provozuschopnosti dráhy |
| Ostatní činnosti a servis | |

CZECH RAILWAYS

| | |
|---|---|
| Provision of Railway Transport Services | Freight Transport |
| | Passenger Transport |
| Operation of Railways Infrastructure | Operational Management of Train Circulation |
| | Provision of Railway Lines Functionality |
| Other Activities and Repair Services | |

Základní hospodářské ukazatele

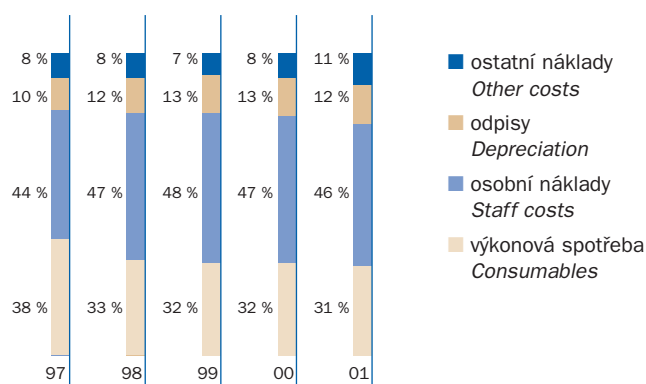
Principal Economic Ratios

004

| Ukazatel | Měrná jednotka | Indicator | Unit |
|---|----------------|---|-------------------|
| Výnosy celkem (*) | mil. Kč | Total income (*) | CZK mil. |
| Náklady celkem (*) | mil. Kč | Total expenses (*) | CZK mil. |
| v tom: | | of which: | |
| výkonová spotřeba | mil. Kč | Consumables | CZK mil. |
| osobní náklady | mil. Kč | Staff costs | CZK mil. |
| odpisy | mil. Kč | Depreciation | CZK mil. |
| ostatní náklady | mil. Kč | Other expenses | CZK mil. |
| Hospodářský výsledek | mil. Kč | Profit or loss | CZK mil. |
| Náklady na 1 Kč výnosu | | Expenses on income of CZK 1 | |
| Rentabilita celkových aktiv (HV/ aktiva) | | Return on total assets (Profit or loss/assets) | |
| Obrat aktiv (výnosy/aktiva) | | Turnover of assets (income/assets) | |
| Zadluženost (cizí zdroje/aktiva) | | Indebtedness (liabilities/assets) | |
| Likvidita (finanční majetek/ krátkodobé závazky) | | Liquidity (financial assets/ short-term payables) | |
| Průměrný evidenční počet zaměstnanců přepočtený na plně zaměstnané | osoby | Average headcount recalculated per full-time employees | persons |
| Výnosy na 1 zaměstnance | tis. Kč/zam. | Income per 1 employee | CZK th./employees |
| Náklady na 1 zaměstnance | tis. Kč/zam. | Expenses per 1 employee | CZK th./employees |

(*) bez vnitropodnikových

(*) without inter-company items



Struktura nákladů (v %)

Expense Structure (in %)

Praha Sedlec

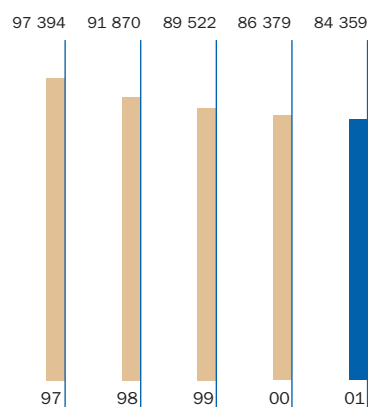
Praha Sedlec



005

| 1997 | 1998 | Hodnota / Value | | | Index | |
|---------------|---------------|-----------------|---------------|---------------|-------|-------|
| | | 1999 | 2000 | 2001 | 01/97 | 01/00 |
| 35 016 | 36 966 | 37 387 | 38 387 | 42 518 | 1,21 | 1,11 |
| 39 715 | 40 356 | 41 351 | 43 248 | 46 612 | 1,17 | 1,08 |
| 14 925 | 13 489 | 13 350 | 13 724 | 14 239 | 0,95 | 1,04 |
| 17 504 | 18 690 | 19 684 | 20 725 | 21 495 | 1,23 | 1,04 |
| 4 110 | 4 750 | 5 409 | 5 533 | 5 816 | 1,42 | 1,05 |
| 3 176 | 3 427 | 2 908 | 3 266 | 5 062 | 1,59 | 1,55 |
| -4 699 | -3 390 | -3 964 | -4 861 | -4 094 | 0,87 | 0,84 |
| 1,13 | 1,09 | 1,11 | 1,13 | 1,10 | 0,97 | 0,97 |
| -0,05 | -0,03 | -0,03 | -0,04 | -0,03 | 0,60 | 0,75 |
| 0,35 | 0,34 | 0,32 | 0,30 | 0,30 | 0,86 | 1,00 |
| 0,22 | 0,26 | 0,29 | 0,34 | 0,36 | 1,64 | 1,06 |
| 0,26 | 0,33 | 0,32 | 0,30 | 0,21 | 0,81 | 0,70 |
| 97 394 | 91 870 | 89 522 | 86 379 | 84 359 | 0,87 | 0,98 |
| 359,53 | 402,38 | 417,63 | 444,41 | 504,01 | 1,40 | 1,13 |
| 407,78 | 439,28 | 461,91 | 500,68 | 552,54 | 1,35 | 1,10 |

Note: Czech convention has been applied to all Czech/English charts and tables contained in this Annual Report, which means that a decimal comma is used instead of decimal point and thousands are separated by a space instead of a comma.



Průměrný počet zaměstnanců

Average Number of Employees



Úvodní slovo generálního ředitele

Statement from the Director General



Dámy a pánové,

uplynulý rok byl pro České dráhy jedním z nejdůležitějších v novodobých dějinách železniční dopravy v České republice.

V roce 2001 jsme zcela nově zajišťovali osobní dopravu na základě smluv mezi naší společností a státem, který tak poprvé v historii uznal své závazky plynoucí z novely zákona o dráhách. I když je zatím nehradí v plné výši, je to významný posun ve vztazích mezi dopravcem a objednavatelem služby ve veřejném zájmu. Nový systém financování dopravní obslužnosti do budoucna ale neznamena jen dostatek peněz pro provozovatele, ale také větší konkurenci v osobní dopravě. Regiony si totiž mohou vybírat dopravce, kterým za objednanou službu budou platit.

My jsme soutěží o zákazníky již dlouho vystaveni. V uzavřeném roce jsme dokázali nabídnout více spojů při potřebě méně lokomotiv, vagonů i zaměstnanců, což je důležité při snižování nákladů na dopravní obslužnost. Zároveň jsme pokračovali ve zkvalitňování služeb. Vybudovali jsme nová zákaznická ČD centra, pokračujeme v nákupu komfortních příměstských souprav a rozvíjíme moderní elektronické služby. Tam dnes patříme mezi

Ladies and Gentlemen,

the past year was one of the most important ones of Czech Railways in the modern history of railway transport in the Czech Republic.

2001 was the first year that we provided passenger transport services on the basis of contracts between our company and the state that acknowledged, for the first time in history, its obligations arising from the amendment to the Railway Act. Although the state does not provide the full reimbursement of expenses on these services, it is a principal transition in the relationship of the transporter and the customer receiving services in the public interest. However, the new system of funding the provision of transport services does not only mean sufficient funds for the operator, but also bigger competition in the area of passenger transport as regions have an opportunity to make a choice of carriers whom they will pay for ordered services.

We have been competing for customers for a long time. In the previous year, we were able to provide more train connections and at the same time reduce the number of locomotives, cars as well as employees which was crucial in cutting down the costs of transport services. We also further improved our services, built new ČD client centers, continued with the acquisition of comfortable high-quality suburban trains and developed state-of-art electronic services that belong to the top ones in the

Úvodní slovo generálního ředitele

Statement from the Director General

008

českou špičku. Důkazem je cena Akademie českého internetu za nejlepší wapovou službu roku 2001, kterou je elektronický jízdní řád.

Do nákladní dopravy se výrazně promítají změny naší i evropské ekonomiky. V přepravě trvale klesá podíl zboží s nízkou přidanou hodnotou a velkou hmotností, jako jsou uhlí a rudy. Zato se nám daří k dopravě po železnici získávat nové komodity i moderní výrobky s vyšší přidanou hodnotou. Uvedený trend bude v příštích letech v souvislosti se spuštěním nových energetických děl na jihu Čech ještě výraznější. Také proto stále více roste význam kombinované dopravy, která představuje moderní způsob přemísťování zboží z domu do domu ekologickým způsobem. Uzavřený rok byl v této oblasti dokonce rekordním.

Pro lepší uplatnění železniční dopravy na přepravním trhu je nutná také vysoká spolehlivost a rychlost. Její zárukou je dokončení modernizace dalších úseků prvního a druhého koridoru a postupující příprava na zahájení stavebních prací na čtvrtém koridoru na jihu Čech. Navíc jsme odstartovali dlouho očekávanou přestavbu vybraných uzlů. Mezi prvními jsou děčínské a pražské hlavní nádraží. Naši největší železniční stanici chceme ve spolupráci se soukromým investorem přeměnit v moderní kulturní a společenské centrum, které bude vskutku reprezentačním stánkem obchodu i cestování v srdci Prahy.

Značný posun jsme zaznamenali v oblasti transformace železniční dopravy. Prostředí, ve kterém působíme, je již sice mnoho let liberalizované, ale podmínky pro jednotlivé

Czech Republic. The above is documented by the Czech Internet Academy award for the best W@P service in 2001 represented by the electronic timetable.

Freight transport is influenced by changes in both the local and European economy. The volume of transport goods with low added value and large weight, such as coal and ores, has been dropping. On the other hand, we were successful in becoming engaged in the transport of new commodities and modern products with a higher added value. This tendency is sure to be even more significant in the following years due to the launch of new power facilities in Southern Bohemia. The above is one of the reasons for the growing importance of combined transport which represents a modern method of environmental friendly relocation of merchandise. The past year was even a record one in this sphere.

In order to succeed in the transport market, railway transport needs to be very reliable and fast. The above will be provided for by the completion of modernization of other sections of the first and second corridor and the preparation of construction work on the fourth corridor in Southern Bohemia. Moreover, we started the long awaited reconstruction of selected railway junctions, the main stations in Děčín and Prague being the first projects. Our intention is to transform the largest railway station in the country into a modern cultural and social center in cooperation with a private investor, to turn it into a truly representative crossroads of business and travel in the heart of Prague.

Substantial progress was witnessed in the area of railroad transport transformation. The environment we operate in

Otevření části II. železničního koridoru

Opening a part of the second railway corridor



009



dopravce byly i po přijetí novely zákona o dráhách velmi rozdílné. Vládou přijatý, a na počátku roku 2002 také parlamentem odhlasovaný, zákon o transformaci však tyto podmínky výrazně sblížuje. Všichni dopravci tak budou moci na dopravní cestě svobodně působit a za to budou všichni platit stejné poplatky. Přijetí zákona je pro nás motivací k intenzivní práci tak, aby nová obchodní společnost, akciová společnost České dráhy, mohla zahájit svou činnost od 1. ledna 2003.

Na závěr chci poděkovat všem zákazníkům a partnerům za důvěru, kterou věnují naší společnosti. Bez Vašich přání, podnětů a rad by naše práce ztrácela smysl. Mé poděkování si zaslouží i zaměstnanci Českých drah za mnohdy obětavé nasazení, třeba v době sněhových kalamit, kdy jediným dobře fungujícím dopravním systémem zůstává železnice.

Věřím, že i v nadcházejícím roce se na nás budete obracet se svými přáními, a my všichni, zaměstnanci Českých drah, Vám je budeme s radostí plnit.

has been liberalized for many years but the conditions varied significantly for the individual transporters after the amendment to the Railway Act. However, the Transformation Act passed by the government and approved by the Parliament in early 2002 harmonized the conditions. Therefore, all carriers will be free to operate in the railway transport market, paying the same fees. The adoption of the law is a motivation for us to intensify our efforts aimed at the launch of a new business company, the joint stock company Czech Railways, on January 1, 2003.

In conclusion, I would like to extend my thanks to all customers and partners for their confidence in our company. Without your wishes, input and advice, our work would lose its meaning. My thanks go also to all employees of Czech Railways for their hard work and diligence, namely in the winter time when railroads are often the only mean of transport to work in blizzards.

I hope you will continue providing us with your needs in the next year. We, the employees of Czech Railways, will be happy to meet them.

Ing. Dalibor Zelený

Generální ředitel Českých drah

Director General, Czech Railways

Významné události roku

Major Events in 2001

010

V roce 2001 zaznamenaly ČD následující významné události:

- přizpůsobení správních obvodů obchodně provozních ředitelství (OPŘ) územním statistickým jednotkám NUTS II a obvodů správ dopravní cesty (SDC) územím krajů,
- zřízení zastoupení ČD v krajích a jmenování 14 krajských zástupců,
- podepsáno Memorandum o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoje železniční infrastruktury v hradecko-pardubické aglomeraci,
- zapojení ČD do Českobudějovické integrované dopravy, v pořadí již čtvrtého systému,
- zahájení činnosti OPŘ v Pardubicích,
- příprava zahájení činnosti SDC v Jihlavě a SDC v Karlových Varech,
- dokončení restrukturalizace tarifu jízdného v osobní dopravě,
- zahájení provozu v elektrické trakci z Českých Budějovic do Horního Dvořiště státní hranice,
- ukončena modernizace I. koridoru na Moravě,
- uzavřena smlouva o privilegované peážní dopravě mezi ČR a SR,
- ve Vídni se uskutečnil 1. ročník Fóra ČD.

During 2001, the following significant events occurred:

- *Accommodation of administrative centers of trade and operations directorates (OPŘ) and infrastructure administrations (SDC) to the NUTS II territorial statistic units and the territories of the individual regions, respectively;*
- *Establishment of ČD representation offices in regions and appointment of 14 regional representatives;*
- *Execution of the Memorandum on Cooperation in the Solution of the Provision of Transport Services and Development of Railway Infrastructure in the Hradec Králové - Pardubice region;*
- *Involvement of ČD in the České Budějovice Integrated Transport system;*
- *Launch of the operation of an OPŘ in Pardubice;*
- *Preparation for the establishment of an SDC in Jihlava and Karlovy Vary;*
- *Completion of the restructuring of the table of fares in passenger transport;*
- *Launch of the operation of the electric traction from České Budějovice to Horní Dvořiště - state border;*
- *Finalization of the modernization of the 1st corridor in Moravia;*
- *Execution of a contract for privileged use of the other party's railway tracks between the Czech and Slovak Republics;*
- *The first annual ČD Forum was held in Vienna.*

Očekávaný vývoj organizace

Anticipated Development of the Organization



V průběhu roku 2001 bylo docíleno shody o způsobu transformace státní organizace České dráhy. Dlouhotrvající proces završilo schválení zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změnách souvisejících zákonů. Následující období bude ve znamení realizace procesu transformace. Na jejím průběhu závisí další rozvoj podniku a jeho postavení na dopravním trhu.

Podle transformačního zákona dojde k rozdělení dosavadní státní organizace České dráhy na dva samostatné subjekty:

• akciová společnost České dráhy

Bude provozovat železniční dopravu a zároveň na smluvní bázi zajišťovat provozování železniční dopravní cesty v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách ve znění pozdějších předpisů, popřípadě vykonávat další podnikatelské činnosti.

• státní organizace Správa železniční dopravní cesty

Bude vykonávat právo hospodaření k železniční dopravní cestě a zastupovat stát v plnění povinností vlastníka k železniční dopravní cestě.

Úspěšná realizace transformačních kroků přinese:

- reformu Českých drah v souladu s legislativou EU,
- zajištění manažerské nezávislosti a odpovědnosti podniku,
- odstranění finančních břemen železničního podniku spojených s obnovou a rozvojem železniční infrastruktury, a tím dosažení zlepšení ve finanční oblasti,
- zvýšení transparentnosti financování provozu železniční infrastruktury a služeb železniční dopravy,
- rozvoj konkurenčního prostředí na železniční dopravní cestě v České republice.

During 2001, an agreement was reached on the method of transformation of the state organization Czech Railways. The long-term process was finalized by the adoption of Act No. 77/2002 Coll., to Regulate the joint stock company Czech Railways, the state organization Railway Transport Route Administration and changes in the underlying statutes. The following period will be devoted to the transformation process which will usher in the development of the company and its position in the transport market.

Pursuant to the Transformation Act, the current state organization Czech Railways will be split into two independent entities:

• Joint stock company Czech Railways

The company will operate railway transport and provide for the operation of the railway transport route on a contractual basis in compliance with Act No. 266/1994 Coll., to Regulate Railways, as amended, and perform other business activities, as the need may be;

• State organization Railway Transport Route Administration

The organization will execute the management right to the railway transport route and represent the state in the performance of the owner's obligations to the railway transport route.

The successful performance of the transformation steps will:

- *bring the reform of Czech Railways in accordance with the EU legislation,*
- *provide for management independence and responsibility of the enterprise,*
- *eliminate financial encumbrances of the railway enterprises relating to the reconstruction and development of the railway infrastructure, thus enhancing the financial results,*
- *arrange for the development of a competitive environment on the railway transport route in the Czech Republic.*

Očekávaný vývoj organizace

Anticipated Development of the Organization

012

Vzájemné otevření národních dopravních trhů evropských zemí, jehož tendence jsou v rámci Evropské unie patrné, bude ve svém důsledku směřovat k vytvoření jediného evropského dopravního trhu. Chtějí-li udržet své postavení, musí se České dráhy v krátké době stát jeho integrální součástí v roli dominantního národního dopravce České republiky.

Z toho vyplývající prioritní úkoly Českých drah pro další období jsou:

- úspěšné provedení transformačních kroků,
- pokračování výstavby železničních koridorů a modernizace železniční dopravní infrastruktury na úroveň evropského standardu,
- obnova a modernizace vozového parku podle trendu požadavků zákazníků v osobní i v nákladní přepravě.

V důsledku očekávaného zrušení okresů převezmou kompetence související s uzavíráním smluv o zajištění dopravní obslužnosti orgány krajské správy. České dráhy budou na tuto změnu reagovat optimalizací nabídky služeb v oblasti veřejné osobní dopravy tak, aby byla pro jednotlivé kraje atraktivní po stránce zajištění požadované dopravní obslužnosti i po stránce ekonomické. Cílem je dosáhnout v této oblasti vyššího podílu na trhu regionální osobní dopravy.

The tendency toward the opening of international transport markets of European countries which is rather apparent within the European Union will lead to the establishment of a single European transport market. Seeking to maintain their position, Czech Railways will have to become an integral part of this market in the near future and occupy the position of the dominant national Czech transporter.

Following the above, the priorities of Czech Railways are as follows:

- Successful performance of the transformation steps;
- Progress in the railway corridor construction and modernization of the railway transport infrastructure to the European standard level;
- Restoration and modernization of the rolling stock to the requirements of customers in both passenger and freight transport.

After the anticipated cancellation of districts, the responsibilities associated with execution of contracts on the provision of transport services will be assumed by regional administrative units. Czech Railways will respond to these changes by optimizing the variety of its services in the field of public passenger transport to make the offer attractive to the particular regions from the perspective of the provision of the required level of transport services as well as from an economic point of view. The objective in this area is to attain a higher share in the regional passenger transport market.

Zpráva vedení

Management Report

013



Zpráva vedení

Management Report

014

KOMENTÁŘ K HOSPODAŘENÍ A FINANCOVÁNÍ

Přes řadu složitých a náročných podmínek, ve kterých probíhalo hospodaření Českých drah v roce 2001, se podařilo dosáhnout většiny cílů stanovených Podnikatelským záměrem ČD na tento rok. České dráhy dosáhly za rok 2001 tržeb a dalších výnosů ve výši 42,5 mld. Kč a nákladů ve výši 46,6 mld. Kč. Součástí nákladů byly účetní odpisy ve výši 5,8 mld. Kč. Hospodářský výsledek ČD za rok 2001 dosáhl ztráty ve výši -4,1 mld. Kč.

Výrazným pozitivem oproti minulým rokům je ta skutečnost, že se ještě závěrem roku 2001 podařilo uzavřít smlouvu se státem (zastoupeným Ministerstvem dopravy a spojů ČR) o závazku veřejné služby v drážní dopravě k zabezpečení dopravních potřeb státu. V uzavřené smlouvě se stát zavazuje uhradit objednané služby. Tato skutečnost výrazně ovlivňuje hospodářský výsledek Českých drah za rok 2001.

Podobně jako v předchozích letech **České dráhy i v roce 2001 plně a včas kryly své povinnosti vůči státu a zaměstnancům - tj. mzdy včetně daňových povinností, odvody zdravotním pojišťovně, odvody sociálního pojištění a další povinné odvody.**

I v roce 2001 se podařilo současně pokrýt oblast výkonové spotřeby, veškeré náklady z finančních operací a ostatní provozní náklady. Vlastní zdroje z odpisů pro pokrytí vlastních investic byly vytvořeny ve výši 1,7 mld. Kč.

Rozsáhlá investiční činnost ČD a s tím související podíl dotací do rozvoje infrastruktury a železničních kolejových vozidel ovlivnily příznivě vývoj kumulovaného bilančního zisku, který za rok 2001 dosáhl výše 5,8 mld. Kč.

Stálá aktiva byla v roce 2001 zvýšena o 9,9 mld. Kč a dosáhla hodnoty 126,3 mld. Kč.

Oběžná aktiva tvořená zásobami, dlouhodobými a krátkodobými pohledávkami a finančním majetkem představují za rok 2001 hodnotu 11,4 mld. Kč, tj. 8,2 % z celkových aktiv.

COMMENTS ON RESULTS OF OPERATIONS AND FUNDING

Despite a number of difficulties and unfavorable conditions Czech Railways had to cope with during 2001, the organization succeeded in achieving the majority of the goals determined in ČD's Business Plan for that year. In 2001, Czech Railways made revenues and other income of CZK 42.5 billion and expenses of CZK 46.6 billion. The expenses included accounting depreciation of CZK 5.8 billion. ČD's loss for 2001 amounted to CZK -4.1 billion.

Compared to the previous years, a major success was achieved in late 2001: a contract was entered into with the state (represented by the Ministry of Transport and Communication of the Czech Republic) on the public service obligation in the railway transport for the performance of the transport needs of the state. In the contract, the state agrees to pay for the ordered services. This fact had a significant impact on the results of ČD's operations in 2001.

*As in the prior years, **Czech Railways performed its obligations to the state and its employees on a timely and duly basis in 2001, i.e. payment of wages including tax liabilities, payments to health insurance companies and to the Social Security Administration and payments of other obligatory allowances.***

During 2001, ČD was successful in covering consumption of material and energy, all expenses on financial transactions and other operating expenses. Internal sources generated by depreciation covering internal investments amounted to CZK 1.7 billion.

The extensive investment activities of Czech Railways and the underlying portion of grants for the development of infrastructure and rail vehicles had a positive impact on the development of the accumulated profit which amounted to CZK 5.8 billion in 2001.

***Fixed assets** were increased by CZK 9.9 billion in 2001 and amounted to CZK 126.3 billion.*

Děčín hl. n.

Děčín Main station



015



Vlastní kapitál činí za rok 2001 celkem 85,2 mld. Kč, tj. cca 61,0 % z celkových pasiv. Základní kapitál dosáhl výše 79,4 mld. Kč, tj. 56,8 % z celkových pasiv.

Cizí zdroje ve výši 50,4 mld. Kč, tj. 36,1 % z celkových pasiv, jsou vedle krátkodobých úvěrů (kontokorentů) ve výši 2,3 mld. Kč tvořeny zdroji:

- finančně krytými (mzdy, sociální platby, koridorové investice) ve výši 9,2 mld. Kč,
- z provozního obchodního styku nesplatnými ve výši 2,3 mld. Kč,
- z provozního obchodního styku splatnými ve výši 2,8 mld. Kč,
- z dlouhodobých úvěrů ve výši 33,8 mld. Kč.

Financování Českých drah bylo v roce 2001 zajišťováno z prostředků získaných vlastní činností, z dotací určených na závazky veřejné služby, pro investiční výstavbu, opravy a udržování dopravní cesty a z úvěrů garantovaných státem. Dotace na opravu a udržování dopravní cesty, včetně investičních akcí, byla v tomto roce v převážné míře poskytována Českým drahám prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. V porovnání s rokem 2000 nebyly v roce 2001 dotace na závazky veřejné služby poskytovány Českým drahám pouze prostřednictvím kapitoly Ministerstva dopravy a spojů, ale větší objem těchto dotací byl poskytován prostřednictvím okresních úřadů. Při zajišťování cizích zdrojů musí České dráhy postupovat v souladu se zákonem č. 199/1994 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů.

Pro řešení sezónních výkyvů v oblasti příjmů České dráhy i nadále využívaly možnosti regulace finančních toků, a to na základě průběžného vyhodnocování předpokládaného vývoje výnosů a nákladů. Základním prvkem finančního řízení proto bylo sledování maximální hospodárnosti vynakládání finančních prostředků.

Current assets comprising inventories, long-term and short-term receivables and financial assets totaled CZK 11.4 billion in 2001, i.e. 8.2% of total assets.

The shareholders' equity amounted to CZK 85.2 billion in 2001, i.e. 61.0% of total liabilities. The share capital was CZK 79.4 billion, i.e. 56.8% of total liabilities.

Liabilities of CZK 50.4 billion, i.e. 36.1% of total liabilities, include short-term loans (overdrafts) of CZK 2.3 billion as well as the following sources (in CZK billion):

- Covered financially (wages, social insurance, corridor investments) 9.2
- Not yet due from operations and trade 2.3
- Due from operations and trade 2.8
- From long-term loans 33.8

The funding of Czech Railways in 2001 was provided from the finance obtained from the Company's activities, from grants for passenger transport, for investment construction, for repairs and maintenance of the transport route and from loans guaranteed by the government. The grant designed for repairs and maintenance of the transport route, including investment projects, was provided to Czech Railways through the State Fund of Transport Infrastructure. Unlike in 2000, grants for passenger transport were not provided to ČD only through the Ministry of Transport and Communications in 2001, but a significant volume of these grants was provided through district offices. In obtaining external sources, Czech Railways has to comply with Act No. 199/1994 Coll., to Regulate Tender Invitation, as amended.

Czech Railways compensated for seasonal income variations by regulating financial flows based on periodic assessment of the anticipated development of income and expenses. A fundamental element of financial management was the monitoring of maximum effectiveness of the finance spent.



Hmotný investiční majetek Českých drah k 31. 12. (vybrané položky)

| Ukazatel | Měrná jednotka | Ratio | Unit |
|---|----------------|--|------|
| Kolejová vozidla | | Rail vehicles | |
| Elektrické lokomotivy stejnosměrné | ks | Direct current electric locomotives | pcs |
| Elektrické lokomotivy střídavé | ks | Alternating current electric locomotives | pcs |
| Elektrické lokomotivy dvousystémové | ks | Electric two-system locomotives | pcs |
| Motorové lokomotivy (**) | ks | Diesel locomotives (**) | pcs |
| Parní lokomotivy | ks | Steam locomotives | pcs |
| Motorové vozy | ks | Diesel railcars | pcs |
| Elektrické motorové jednotky | ks | Electric trainsets | pcs |
| Nákladní vozy | ks | Freight wagons | pcs |
| Osobní vozy | ks | Passenger transport stocks | pcs |
| Železniční spodek a svršek (*) | | Railway substructure and superstructure (*) | |
| Délka tratí celkem | km | Total length of lines | km |
| Elektrizované tratě | km | Electrified lines | km |
| Tratě normálního rozchodu | km | Standard gauge lines | km |
| Uzkorozchodné tratě | km | Narrow-gauge lines | km |
| Jednokolejné tratě | km | Single-track lines | km |
| Dvou- a vícekolejné tratě | km | Double - and multiple-track lines | km |
| Stavební délka kolejí celkem | km | Total construction length of rails | km |
| Počet výhybkových jednotek (***) | | Number of point switches (***) | |
| Počet mostů | | Number of bridges | |
| Počet tunelů | | Number of tunnels | |
| Celková délka mostů | m | Total length of bridges | m |
| Celková délka tunelů | m | Total length of tunnels | m |
| Sdělovací zařízení | | Communication equipment | |
| Počet telefonních ústředěn | ks | Number of telephone switchboards | pcs |
| Z toho elektronické ústředny | ks | Of which electronic switchboards | pcs |
| Dálková kabelizace | km | Long-distance cabling | km |
| Z toho optické kabely | km | Of which optical cables | km |
| Tratě s rádiovým systémem - síť | km | Track radio system - network | km |
| Místní rozhlas | ks | Public address systems | pcs |
| Informační zařízení | ks | Information facilities | pcs |
| Tratě s nadzemním vedením | km | Overhead circuit tracks | km |
| Zabezpečovací zařízení | | Safety equipment | |
| Autoblok a automatické hradlo | km | Automatic block and automatic signal box | km |
| Reléový a hradlový poloautoblok | km | Relay and signal box manual block | km |
| Stanice s reléovým zabezpečovacím zařízením | | Stations with relay safety equipment | |
| Stanice s hybridním zabezpečovacím zařízením | | Stations with hybrid safety equipment | |
| Stanice s elektronickým zabezpečovacím zařízením | | Stations with electronic safety equipment | |
| Stanice s elektromechanickým a mechanickým zabezpečovacím zařízením | | Stations with electro-mechanic and mechanic safety equipment | |
| Tratě vybavené vlakovým zabezpečovačem | km | Lines with train stopping securing device | km |
| Kolejové brzdy | | Rail brakes | |
| Mechanizovaná spádoviště | | Mechanized inclines | |
| Poloautomatizovaná spádoviště | | Semi-automated inclines | |
| Automatizovaná spádoviště | | Automated inclines | |

(*) V průběhu sledovaných období dochází k upřesňování definice začátku a konce tratí a ke sjednocování metodiky stanovení jejich délek v síti. Vzhledem k této skutečnosti se celkové délky tratí liší.

(**) Do roku 1999 včetně údaje bez lokomotiv DDC o.z.

(***) Do roku 2000 včetně bez údajů DOP o.z.

Zpráva vedení

Management Report



Tangible Fixed Assets of Czech Railways as of December 31 (selected items)

| 1997 | 1998 | Hodnota / Value | | | Index | |
|--------|--------|-----------------|---------|---------|-------|-------|
| | | 1999 | 2000 | 2001 | 01/97 | 01/00 |
| 688 | 675 | 655 | 634 | 586 | 0,85 | 0,92 |
| 252 | 252 | 249 | 248 | 247 | 0,98 | 0,99 |
| 145 | 145 | 145 | 145 | 145 | 1,00 | 1,00 |
| 1 735 | 1 682 | 1 651 | 1 666 | 1 519 | 0,87 | 0,91 |
| 18 | 18 | 18 | 20 | 21 | 1,16 | 1,05 |
| 811 | 802 | 811 | 797 | 793 | 0,97 | 0,99 |
| 83 | 83 | 83 | 86 | 87 | 1,05 | 1,01 |
| 59 694 | 58 373 | 53 728 | 47 768 | 39 699 | 0,66 | 0,83 |
| 5 494 | 5 153 | 5 001 | 5 006 | 4 850 | 0,91 | 0,99 |
| 9 430 | 9 430 | 9 365 | 9 365 | 9 444 | 1,01 | 1,01 |
| 2 859 | 2 984 | 2 843 | 2 843 | 2 893 | 1,02 | 1,02 |
| 9 336 | 9 336 | 9 342 | 9 342 | 9 421 | 1,01 | 1,01 |
| 94 | 94 | 23 | 23 | 23 | 0,25 | 1,00 |
| 7 490 | 7 490 | 7 436 | 7 436 | 7 556 | 1,01 | 1,02 |
| 1 940 | 1 940 | 1 929 | 1 929 | 1 878 | 0,97 | 0,97 |
| 16 714 | 16 714 | 16 948 | 16 417 | 16 370 | 0,98 | 0,98 |
| 28 400 | 28 512 | 29 612 | 29 303 | 28 989 | 1,02 | 0,99 |
| 6 784 | 6 702 | 6 707 | 6 688 | 6 678 | 0,98 | 0,99 |
| 149 | 149 | 149 | 149 | 149 | 1,00 | 1,00 |
| | | 144 684 | 144 716 | 144 743 | | 1,01 |
| 36 511 | 36 511 | 36 899 | 36 517 | 36 517 | 1,01 | 1,00 |
| 510 | 508 | 559 | 559 | 461 | 0,90 | 0,83 |
| 47 | 44 | 115 | 115 | 189 | 4,02 | 1,64 |
| 8 030 | 8 968 | 8 681 | 8 146 | 6 498 | 0,81 | 0,79 |
| | 354 | 535 | 535 | 841 | | 1,57 |
| 1 840 | 2 494 | 3 694 | 3 694 | 2 956 | 1,60 | 0,80 |
| 996 | 966 | 974 | 974 | 974 | 0,98 | 1,00 |
| 36 | 43 | 43 | 43 | 43 | 1,19 | 1,00 |
| | 2 341 | 2 227 | 2 247 | 1 700 | | 0,76 |
| 2 080 | 2 244 | 2 338 | 2 399 | 2 399 | 1,15 | 1,00 |
| 1 566 | 1 462 | 1 474 | 1 473 | 1 563 | 1,00 | 1,06 |
| 184 | 296 | 301 | 310 | 375 | 2,04 | 1,21 |
| | 18 | 29 | 29 | 28 | | 0,97 |
| | 1 | 4 | 5 | 23 | | 4,60 |
| 865 | 854 | 840 | 829 | 819 | 0,95 | 0,99 |
| 1 481 | 1 517 | 1 561 | 1 561 | 1 613 | 1,09 | 1,03 |
| 400 | 400 | 407 | 296 | 297 | 0,74 | 1,01 |
| 21 | 18 | 17 | 14 | 14 | 0,66 | 1,00 |
| 10 | 11 | 10 | 10 | 10 | 1,00 | 1,00 |
| 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 1,50 | 1,00 |

(*) The definition of the lines' beginning and end was specified during the monitored periods and the methodology for the computation of the lines' length in the network was harmonized. Given the above, the total length of lines varies.

(**) The data are exclusive of the DDC o.z. locomotives before 1999 inclusive.

(***) The data are exclusive of the DOP o.z. data before 2000 inclusive.



ZÁKLADNÍ ČINNOSTI

Nákladní doprava

Nákladní přeprava je dominantním segmentem podnikání Českých drah (měřeno tržbami). Obchodní strategie je založena na schopnosti přepravit velká množství zboží na střední a velké vzdálenosti. Vzhledem ke geografickým rozměrům a středoevropské poloze České republiky je téměř 60 % takových přeprav přepravou mezinárodní, a vyžaduje proto kooperaci s partnerskými zahraničními železnicemi. Svým výkonem zaujímají České dráhy dlouhodobě v nákladní přepravě 4. místo mezi členskými a kandidátskými zeměmi EU. Zákazníkům je k dispozici v průměru jedna stanice otevřená pro příjem a výdej zásilek na každých 69 kilometrů čtverečních. Tak hustou sítí stanic nedisponuje žádná jiná evropská železniční společnost.

České dráhy nabízí zákazníkům v oblasti nákladní přepravy tyto služby:

- přeprava vozových zásilek jednotlivě i v ucelených vlacích,
- přeprava zásilek kombinované dopravy (pro operátory),
- přeprava nebezpečného zboží,
- přeprava spěšnin (malých zásilek),
- přípojová obsluha jiných drah (vleček) z tratí v provozu ČD,
- doprovodné služby.

MAJOR AREAS OF OPERATION

Freight Transport

From the sales point of view, freight transport is the dominant segment of Czech Railways' operation. The business strategy stems from the ability to relocate large volumes of goods on medium and long distances. Due to the geographic size and the location of the Czech Republic in Central Europe, almost 60% of such transports are carried out on an international basis, requiring cooperation with partner foreign railways. The outputs rank Czech Railways fourth in the area of freight transport among both EU member and candidate countries. An average of one station open for acceptance and dispatch of shipments per each 69 sq. km is available to customers. No other European country can boast such a wide station network.

The services rendered to ČD clients are as follows:

- *Transportation of vehicles on an individual basis or in dedicated trains;*
- *Shipments in combined transport (for operators);*
- *Transportation of hazardous items;*
- *Transportation of special delivery objects (small shipments);*
- *Services relating to connection of side tracks on lines operated by Czech Railways;*
- *Other supplementary services.*

Zpráva vedení

Management Report



Jako nadstandardní jsou nabízeny tyto služby:

- přeprava vlaků v logistickém režimu,
- přeprava vozových zásilek s předem stanovenou dobou přepravy a garantovaným časem dodání,
- provozování dopravy na dráze (vlečce) zákazníka.

České dráhy se snaží orientovat na logistické potřeby svých významných zákazníků, na výrobní rytmus, směnnost, charakter surovin a zboží, napojení subdodavatelů na výrobní procesy atd. Jde o důležitou službu, která začíná na konci poslední technologické operace ve výrobě a končí u prodejního pultu či přímo u spotřebitele. Realizace přepravy významných nebo citlivých zakázek je průběžně sledována, řízena i kontrolována dispečerským aparátem Českých drah. Zákazníci mohou řešit své logistické požadavky se železničními odborníky, kterými jsou obchodní manažeři, poradenská služba, Spedice ČD, generální zástupci ČD v zahraničí a generální zástupci zahraničních železnic v ČR.

Výsledky působení Českých drah na trhu nákladní přepravy odpovídají trendům české ekonomiky i trendům činnosti významných zahraničních železnic. V posledních letech se snižuje podíl nakládky zboží hromadné povahy (paliva pevná a kapalná, nerostné suroviny, písky, štěrky, cement) a postupně ustupuje narůstajícímu podílu přepravy nehromadného zboží. V roce 2001 činil podíl zboží hromadné povahy v tunách 61 %, když ještě v roce 1993 to bylo 73 %. Tento proces přímo souvisí s poklesem těžby pevných paliv, s restrukturalizací hutí a oceláren, s vyšším využitím místních zdrojů stavebních hmot ve stavebnictví, s nárůstem ekologického vytápění (plynofikace sídel) a se zvyšujícím se podílem atomových elektráren na výrobě elektřiny.

Meziroční dynamiku pozitivně ovlivnil víceletý nárůst poptávky po mezinárodní přepravě. I přes pokles tranzitu velkých kontejnerů, zemědělských výrobků a nerostných surovin, narostl průvoz zejména díky objemu černého uhlí, koksu,

Non-standard services rendered by Czech Railways:

- *Transportation of trains in the logistic regime;*
- *Transportation of vehicles with a transportation timetable determined in advance and with a guaranteed delivery date;*
- *Operation of transport on the entire client's side track.*

Czech Railways strives to focus on the logistic needs of their clients, on the production rhythm, shift-based operations, nature of raw material and on goods, the connection of subcontractors to production processes, etc. The service starts at the end of the last technological transaction in the production and ends with a sales-point counter or an end user. The performance of extraordinary or sensitive shipments is monitored by dispatchers. For the purposes of actively resolving logistic needs, customers can consult sales managers, advisors, the Czech Railways Dispatch Office, foreign general representatives and general representatives of foreign railroads in the Czech Republic.

The operation of Czech Railways in the freight transport market is in compliance with the general tendencies of the Czech economy and operations of principal foreign railroads. The share of loading of bulk merchandise (solid and liquid fuels, mineral raw materials, sands, gravel, cement) has been decreasing in recent years, being gradually replaced by the transport of itemized goods. In 2001, bulk merchandise accounted for 61% of the transported volume compared to 73% in 1993. This process is directly related to the decline in the mining of solid fuels, restructuring of ironworks and steelworks, bigger exploitation of local resources of construction materials in the construction industry, an expansion of environmentally friendly types of heating (gasification of dwellings) and a growing share of nuclear plants in the production of electricity.

The year-on-year changes were positively influenced by the increased demand for international transport. Despite the

Zpráva vedení

Management Report

020

benzinu a nafty. Dovoz se zvýšil vlivem nárůstu u rudy, tekutých paliv, velkých kontejnerů, černého uhlí a chemických výrobků i přes pokles dovozu železa, oceli, nerostných surovin, doprovázené kombinované přepravy kamionů Ro-La a dřeva.

Komoditní poptávka celkové přepravy se ve srovnání s rokem 2000 zvýšila v přepravě pevných paliv, rud, benzinu a nafty. Negativně se projevilo ukončení masivního vývozu obilovin v položce potravin a zemědělské výrobky, mimořádně velký úbytek poptávky po železniční přepravě nastal také u stavebnin a nerostných surovin, doprovázené kombinované dopravy Ro-LA, černého uhlí a koksu. Navýšení vývozu zaznamenalo železo, ocel a ocelové výrobky, benzin, nafta, hnědé uhlí, velké kontejnery a dřevo.

Celkově bylo v roce 2001 po kolejích v České republice přepraveno celkem 98,5 milionu tun zboží, z toho 89,3 % vlaky Českých drah. Objem přepravy meziročně poklesl o 2,0 %, tj. o 1,76 milionu tun. Největší dynamiku zaznamenal průvoz zboží s nárůstem 5,5 %, o něco menší nárůst činil dovoz o 1,4 %. Vývoz poklesl o 4,1 %, vnitrostátní přeprava o 3,8 %. Tyto výsledky potvrdily pokračující trend přeměny struktury nákladní přepravy ČD ve prospěch mezinárodní přepravy, jejíž podíl od roku 1994 vzrostl o 13,8 %.

České dráhy vyvíjejí silný tlak na růst produktivity práce v nákladní dopravě. Produktivita měřená v čistých tunových kilometrech za jednu hodinu trvání vlakové dopravy za poslední tři roky narostla o 14 %, v roce 2001 poprvé v historii překročila hranici 14 tisíc čtkm na jednu hodinu vlakové dopravy. Produktivita měřená počtem hrubých tunových kilometrů nákladní dopravy na jednoho zaměstnance posunu a obsluhy nákladních vlaků vzrostla za tři roky o 21 %. Elektrická trakce zabezpečila v roce 2001 již

decrease in the transit of large containers, agricultural products and mineral raw materials, transition rose mainly due to the volume of black coal, coke, petrol and oil. Imports grew due to the increases with ore, liquid fuels, large containers, black coal and chemical products despite the dropping imports of iron, steel, mineral raw materials, train transport combined with trucking, the so-called Ro-La, and timber.

Year-on-year, the demand grew for the transport of solid fuels, ores, petrol and oil. The reduction of the massive export of grain within the good and agricultural product item had a negative influence. Decreasing demand was also witnessed for railroad transport of construction materials and mineral raw materials, combined transportation services, black coal and coke. An increase in export was seen with iron, steel and steel products, petrol, oil, brown coal, large containers and timber.

Of the total volume of merchandise transported via rails in the Czech Republic during 2001 amounting to 98.5 mil. tons, 89.3% was transported by Czech Railways trains. Year-on-year, the transport volume dropped by 2.0%, i.e. by 1.76 mil. tons. The largest increase was reported for the transit of goods at 5.5%, a slightly lower increase was seen for import - 1.4%. Exports fell by 4.1%, domestic transport by 3.8%. The above results document the continuing tendency of the transformation of the freight transport structure of ČD toward international transport the share of which has grown by 13.8% since 1994.

Czech Railways strives to increase the work performance in freight transport. Transport output in net ton kilometers per one hour of train transport grew by 14% over the last three years and crossed the limit of 14 thousand net ton km per one hour of train transport in 2001 for the first time. Transport output in gross ton kilometers of freight transport per one employee of freight train crews and switching

I. železniční koridor - Rostoklaty

First railway corridor - Rostoklaty



021

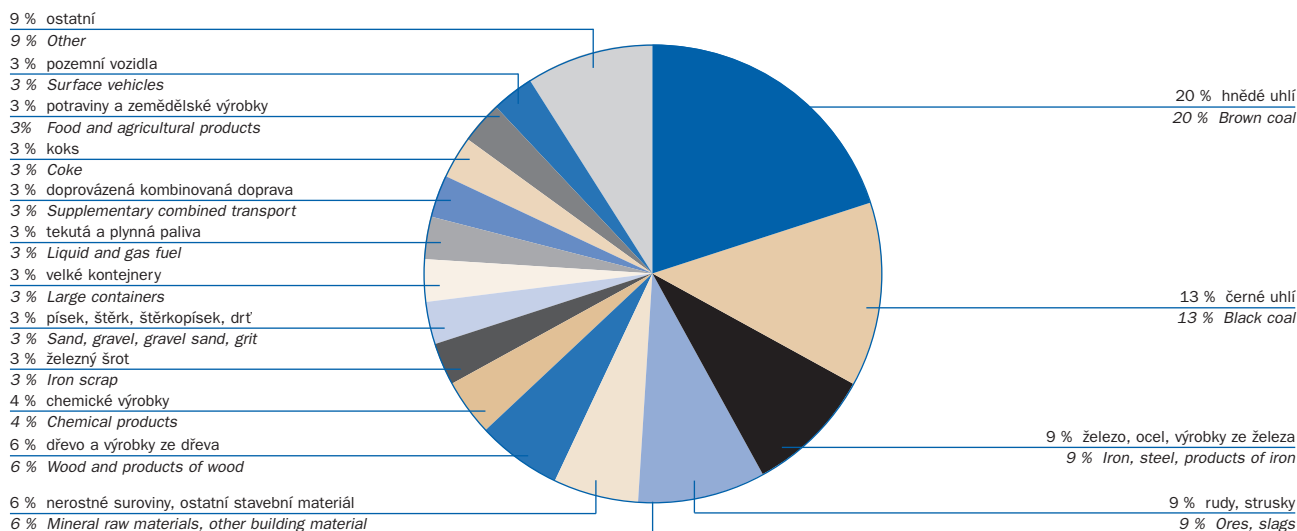


plných 89,2 % všech dopravních výkonů v hrubých tunových kilometrech. To vše má výrazně příznivý vliv na cenovou politiku Českých drah.

Předpokládáme, že očekávaným vyřešením dlouhodobého nedostatečného financování osobní dopravy jako veřejné služby z vnějších zdrojů se uvolní peněžní prostředky k rozsáhlejší realizaci investičního programu nezbytně nutné postupné modernizace a inovace struktury nákladního vozového parku. Tím se vytvoří dobrý předpoklad k potřebnému kvalitativnímu skoku v nabídce nového ložného prostoru jak pro dominantní skupinu zákazníků v narůstající mezinárodní přepravě, tak i pro potenciální nové zákazníky ve stagnující přepravě vnitrostátní.

increased by 21% over the three years. Electric traction accounted for 89.2% of all transport outputs in gross ton kilometers in 2001. All the above ratios have a positive impact on the pricing policy of Czech Railways.

We expect the anticipated resolution of the long-term insufficient funding of passenger transport as a public service from external sources to bring money for an extensive performance of the investment program of the crucial modernization and innovation of the freight rolling stock structure. Thus, a good prerequisite will be created for the needed enhancement of the quality of the provision of the new loading capacity to both the dominant group of customers in expanding international transport and potential new customers in the stagnating national transport.



Struktura přepraveného zboží v nákladní dopravě v roce 2001

Structure of Goods Transported in 2001



Nákladní doprava ČD

| Ukazatel | Měrná jednotka | Ratio | Unit |
|---------------------------------------|----------------|--|-----------------------|
| Přeprava zboží bez PVP (*) | mil. t | Transportation of goods exclusive of PVP (*) | mil. tons |
| Přeprava zboží včetně PVP (*) | mil. t | Transportation of goods including PVP (*) | mil. tons |
| Tržby z přepravy zboží (**) | mil. Kč | Sales from the transportation of goods (**) | CZK mil. |
| Tržby z nákladní dopravy celkem (**) | mil. Kč | Total sales from freight transport (**) | CZK mil. |
| Výnosy z nákladní dopravy celkem (**) | mil. Kč | Total income from freight transport (**) | CZK mil. |
| Náklady na nákladní dopravu | mil. Kč | Expenses on freight transport | CZK mil. |
| HV z nákladní dopravy | mil. Kč | Profit/loss from freight transport | CZK mil. |
| Sazba přepravného na tunu | Kč/t | Transport rate per ton | CZK/ton |
| Čisté tunové kilometry ČD | mil. čtkm | Net ton kilometers of Czech Railways | mil. net km |
| Sazba přepravného na čtkm | Kč/čtkm | Transport rate per net km | CZK/net km |
| Hrtnk ČD celkem | mil. hrtnk | Total Czech Railways gross ton kilometers | mil. gross tkm |
| - hrtnk ČD v elektrické trakci | mil. hrtnk | - Czech Railways gross ton kilometers in electric traction | mil. gross tkm |
| - hrtnk ČD v motorové trakci | mil. hrtnk | - Czech Railways gross ton kilometers in motor traction | mil. gross tkm |
| Poměr čtkm/hrtnk | % | Net ton kilometers/gross ton kilometers | % |
| Vlakové km ČD celkem | tis. vlkm | Total Czech Railways train km | thousands of train km |
| - vlkm ČD v elektrické trakci | tis. vlkm | - Czech Railways train km in electric traction | thousands of train km |
| - vlkm ČD v motorové trakci | tis. vlkm | - Czech Railways train km in motor traction | thousands of train km |
| Náprkm nákladních vozů ČD | mil. náprkm | Axle kilometers of Czech Railways cargo wagons | mil. axle km |
| Hmotnost vlaku ČD celkem | tun/vlak | Total Czech Railways train weight | ton/train |
| Průměrná přepravní vzdálenost | km | Average transportation distance | km |
| Prázdné běhy/ložené | % | Empty running/loaded running | % |
| Náklady na náprkm | Kč/náprkm | Expenses on axle km | CZK/ axle km |
| Výnosy na náprkm | Kč/náprkm | Income from axle km | CZK/ axle km |

(*) PVP = hmotnost prázdných soukromých vozů převyšující 40 t (do roku 1999 včetně); od roku 2000 vlastní hmotnost vozu.

(**) Tržby z přepravy zboží tvoří výnosy z přepravy zboží. Tržby z nákladní dopravy zahrnují kromě tržeb z přepravy zboží ještě výnosy z navazujících činností souvisejících s nákladní přepravou. Výnosy z nákladní dopravy jsou součtem tržeb z nákladní dopravy a účelových dotací (např. kombinovaná doprava).

^x Hodnota ukazatele je i po zaokrouhlení v souladu s výstupem statistického přehledu příslušného informačního systému.

čtkm - čisté tunové kilometry

hrtnk - hrubé tunové kilometry

vlkm - vlakové kilometry

náprkm - nápravové kilometry



Kontejnerový vlak - Hostivice

Container train - Hostivice



ČD Freight Transport

| 1997 | 1998 | Hodnota / Value | | | Index | |
|--------|--------|---------------------|--------|---------------------------|-------|-------|
| | | 1999 | 2000 | 2001 | 01/97 | 01/00 |
| 103,36 | 93,52 | 82,16 | 89,77 | 88,01 | 0,85 | 0,98 |
| 103,37 | 93,53 | 82,17 | 98,26 | 96,09 | 0,93 | 0,98 |
| 16 971 | 17 653 | 16 407 | 17 539 | 17 085 | 1,01 | 0,97 |
| 20 534 | 20 975 | 19 323 | 20 386 | 19 503 | 0,95 | 0,96 |
| 20 929 | 21 506 | 20 210 | 21 211 | 22 574 | 1,08 | 1,06 |
| 19 122 | 19 919 | 20 390 | 19 921 | 20 192 | 1,06 | 1,01 |
| 1 807 | 1 587 | -180 | 1 290 | 2 382 | 1,32 | 1,85 |
| 164,18 | 188,76 | 199,70 | 195,38 | 194,13 | 1,18 | 0,99 |
| 22 173 | 19 529 | 17 625 | 18 183 | 17 366 | 0,78 | 0,96 |
| 0,77 | 0,90 | 0,93 | 0,96 | 0,98 | 1,27 | 1,02 |
| 45 383 | 40 452 | 36 418 | 37 274 | 36 015^x | 0,79 | 0,97 |
| 38 798 | 34 724 | 31 212 | 32 737 | 32 132 | 0,83 | 0,98 |
| 6 585 | 5 728 | 5 206 | 4 537 | 3 884 | 0,59 | 0,86 |
| 48,86 | 48,28 | 48,40 | 48,78 | 48,22 | 0,99 | 0,99 |
| 46 073 | 43 376 | 40 750 ^x | 40 527 | 39 228 | 0,85 | 0,97 |
| 33 504 | 31 728 | 29 881 | 30 905 | 30 712 | 0,92 | 0,99 |
| 12 569 | 11 647 | 10 868 | 9 621 | 8 516 | 0,68 | 0,89 |
| 3 784 | 3 411 | 3 062 | 3 080 | 3 013 | 0,80 | 0,98 |
| 985 | 933 | 894 | 920 | 918 | 0,93 | 1,00 |
| 214,5 | 208,8 | 214,5 | 202,6 | 197,3 | 0,92 | 0,97 |
| 70,14 | 69,79 | 71,34 | 69,18 | 73,83 | 1,05 | 1,07 |
| 5,05 | 5,84 | 6,66 | 6,47 | 6,70 | 1,33 | 1,04 |
| 5,53 | 6,30 | 6,60 | 6,89 | 7,49 | 1,35 | 1,09 |

(*) PVP = weight of empty private wagons exceeding 40 t (until 1999 inclusive); wagon's weight since 2000.

(**) Sales from transportation of goods include income from the transportation of goods. Sales from freight transport include, apart from sales from the transportation of goods, also income from related activities associated with freight transport. Income from freight transport is included in the sum of sales from freight transport and specific-purpose grants (e.g. combined transport).

^x The value of the ratio is in compliance with the output of the statistic listing of the respective information system after rounding.

čtkm - net ton kilometres

hrtkm - gross hauled tonne kilometres

vtkm - train kilometres

náprkm - axle kilometres

Zpráva vedení

Management Report

024

Osobní doprava

České dráhy zajišťují všechny druhy pravidelné osobní železniční přepravy a služby s ní související. Kromě toho vypravují zvláštní a charterové vlaky, sestavované podle přání zákazníků. Současně nabízejí celou řadu dalších navazujících a nadstandardních služeb, které výrazným způsobem zvyšují kulturu cestování.

Mezistátní i vnitrostátní dálková osobní doprava zabezpečuje ucelenou přepravní nabídku mezi všemi významnými městy a regiony ČR a také okolními státy. K tomu slouží síť dálkových vlaků EuroCity (EC) a InterCity (IC), vedených zpravidla ve dvouhodinovém taktu, doplněná standardní nabídkou vlaků kategorií expres a rychlík. Zvláštní nabídkou je také vedení vlaku SuperCity (SC), umožňující mimořádně rychlé a komfortní spojení Ostravy a Prahy.

Cílem v oblasti regionální osobní dopravy je především zajistit dostatečnou dopravní obslužnost daného regionu při hospodárném využití vozidlového parku a jízdního personálu, při zachování návaznosti a provázanosti s dálkovou osobní dopravou vhodnými přípojovými vazbami. Velká pozornost byla zaměřena na projednávání jízdního řádu osobní regionální dopravy s jednotlivými okresy při přípravě smluv o závazcích veřejné služby.

Specifickou součástí regionální dopravy je příměstská doprava rychle se rozvíjejících sídelních aglomerací, zejména Prahy, Brna a Ostravy. Vybrané spoje Českých drah jsou součástí integrovaných dopravních systémů v těchto regionech a umožňují cestujícím snadno a pohodlně cestovat prostředky veřejné dopravy osob s jedním jízdním dokladem za jednotných přepravních podmínek. V roce 2001 byly ČD zapojeny v integrovaných dopravních systémech Pražské integrované dopravy (PID), Ostravského dopravního integrovaného systému (ODIS), Zlínské integrované dopravy (ZID) a v nově vzniklé Českobudějovické integrované dopravě (ČBID).

Passenger Transport

Czech Railways provides all types of regular rail passenger transport and related services. Additionally, ČD operate special and charter trains designed to meet the customers' needs, and offer a number of other supporting and supplemental services that substantially increase the travelling standard.

Domestic and cross-border long-distance passenger transport secures a complex transportation service between all major towns and regions within the Czech Republic, as well as with the surrounding countries. This is ensured by a network of Eurocity (EC) and Intercity (IC) trains operated usually in two-hour intervals, supplemented by the standard offer of fast and express trains. Special SuperCity (SC) trains provide for an exceptionally fast and comfortable journey between Ostrava and Prague.

The principal objective of Czech Railways is to cater to transportation demand in the regions using its rolling stock and train personnel effectively, and operate connecting lines which are suitably linked with long-distance passenger transport. Within the preparation of contracts for public service commitments, special attention was focused on negotiating the timetables of regional trains with individual districts.

Suburban transportation in fast growing metropolitan areas, such as Prague, Brno and Ostrava, represents a specific component of regional services. Selected ČD lines have been integrated with public transport networks in these regions, enabling passengers to enjoy an easy and comfortable journey with one travel ticket under standard transport conditions. During 2001, Czech Railways was included in the integrated transport systems in Prague, Ostrava and Zlín, and the new integrated system in České Budějovice.

The growing importance of rail transport in metropolitan areas within the whole united Europe was proved in 2001 by

Olomouc hl. n.

Olomouc Main station



025



Růst významu železniční osobní přepravy pro jednotlivé sídelní aglomerace i pro sjednocující se Evropu jako celek potvrdil v roce 2001 nárůst přepravených osob a s tím související zvýšení tržeb. V meziročním srovnání došlo k nárůstu počtu cestujících o cca 5,73 milionu osob celkem. Převážné výkony zůstaly ve stejném rozsahu v porovnání s rokem 2000 a tržby stouply o cca 226 mil. Kč.

Aktivní obchodní politika v osobní dopravě byla podporována otevřením dalších ČD center v Hradci Králové a Valašském Meziříčí tak, že jejich celkový počet na konci roku dosáhl počtu 21. Obchodní aktivity ČD center jsou zaměřeny na komplexní odbavení cestujících. Všechna ČD centra nabízí standardní služby, které jsou rozšířeny o návaznou autodopravu a postupné zřizování směnár. ČD centra jsou napojena na internetovou síť s jednotným tvarem e-mailové adresy. Tato síť bude rozšiřována i v roce 2002.

V rámci postupné modernizace vozidlového parku Českých drah byl v roce 2001 rozšířen počet nových příměstských elektrických jednotek řady 471, které výrazně přispívají ke zlepšení kvality a kultury cestování v pražské aglomeraci. Tyto jednotky, spolu s moderními vysokorychlostními klimatizovanými vozy první třídy řady Ampz, druhé třídy řady Bmz a jídelními vozy řady WRmz, jsou nejmodernějšími vozidly ČD pro přepravu cestujících a splňují současné požadavky kladené na špičková vozidla evropských železnic.

V roce 2001 došlo v osobní dopravě a přepravě k významným změnám, které výrazně ovlivní vývoj v této oblasti

the increase of transported persons followed by an increase in revenues. Passenger numbers rose by approximately 5.73 million year-on-year. Transportation performance retained the levels of 2000 and revenues went up by approximately 226 million.

Active business policy was supported by opening ČD centres in Hradec Králové and Valašské Meziříčí, increasing the number of existing centres to 21 by the year-end. These centres provide complex passenger-focused services. The standard service offering expanded by a linked road service and gradual establishment of foreign exchange points. The ČD centres are connected to the Internet and have a unified e-mail address. The network is to be further extended in 2002.

In connection with the on-going modernisation of its train fleet, Czech Railways increased the number of new suburban 471 electrical units which considerably improve the quality and the standard of rail travel within the Prague metropolitan area. These units are, together with modern high-speed air-conditioned first class Ampz cars, second class Bmz cars and dining WRmz cars, the most state-of-the-art trains operated by the Czech Railways for passenger transport, fully compatible with today's requirements placed upon top European trains.

In 2001 passenger transport underwent significant changes which will have a significant impact on the development in this field in the upcoming years. New provisions of Railway Act No. 266/1994 Coll., and the Provision of the Ministry of Transport and Communications No. 36/2001 Coll., on Provable Loss came into force, whereby losses incurred in connection with the provision of passenger services are financed in the form of public service commitments. In



i v následujících letech. Vstoupila v platnost příslušná nová ustanovení zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách a vyhlášky MDS č. 36/2001 Sb., o prokazatelné ztrátě, kterými bylo zavedeno financování ztráty z osobní dopravy formou závazků veřejných služeb. V segmentu regionální dopravy, tj. vlaků kategorií spěšný a osobní zajišťujících základní dopravní obslužnost, tato změna znamenala financování části ztráty ze závazků provozu a přepravy těchto vlaků ze státního rozpočtu prostřednictvím rozpočtů okresních úřadů a statutárních měst, s každým na smluvním základě. Na rok 2001 bylo uzavřeno celkem 77 smluv o závazku veřejné služby na celkovou částku 1943 mil. Kč. Ztráta veškeré osobní dopravy, vyplývající z tarifního závazku, a ztráta ze závazků provozu a přepravy u dálkových vlaků kategorií expres a rychlík, byly zahrnuty do smlouvy uzavřené se státem. Nepokryta tak zůstává ztráta z vlaků kategorie EC, IC a SC, za které stát zcela odmítl převzít jakýkoliv závazek.

Dne 1. 1. 2001 vstoupil v účinnost výměr MF ČR 01/2001, který mění způsob regulace obyčejného jízdného v železniční osobní dopravě z úředně stanovených maximálních cen na věcně usměrňované ceny. ČD mohly výměr aplikovat až k jízdnímu řádu 2001/2002.

Ke zvýšení obyčejného jízdného (cca o 8,9 %) došlo 28. 1. 2001. V oblasti obchodních nabídek (slev) byla zachována nezměněná cenová úroveň. Celkový dopad navýšení jízdného byl tedy cca 3 %. Ke dni 10. 6. 2001 pak byl aplikován výměr MF ČR 01/2001, podle něhož bylo stanoveno obyčejné jízdné. Současně došlo také k dotvoření škály obchodních nabídek. Pro cestující nevyužívající obchodní nabídky ČD bylo stanoveno zaváděcí období do 30. 9. 2001, které bylo dále prodlouženo do 31. 12. 2001.

accordance with the above provisions, a portion of the loss sustained in the operation and running of regional trains (fast train and passenger train services), which cover the basic transportation needs, was settled from state funds through the budgets of regional authorities and statutory cities and towns. The arrangement was provided on a contractual basis in each case. Czech Railways entered into 77 contracts for public service commitments for 2001, with the underlying amount totalling CZK 1,943 million. The loss of passenger transport arising from the tariff obligation and the loss incurred with respect to the operation and running of long-distance express and fast trains were included in the contract concluded with the government. The only loss which had not been covered was the loss on the EC, IC and SC trains where the state refused to accept any kind of commitment.

On 1 January 2001, the tariff of the Czech Finance Ministry No. 01/2001 regarding standard rail fares took effect. According to this tariff, standard railway fares are no longer regulated by officially set maximum prices but rather real prices. Czech Railways was not able to employ this tariff sooner than for its 2001/2002 timetable.

On 28 January 2001, standard fares rose by approx. 8.9% while the discount levels remained unchanged. The total effect of the price increase was therefore approximately 3%. As of 10 June 2001, ČD applied the tariff of the Finance Ministry No. 01/2001 and subsequently, standard fares were determined. The Company also finalised the scale of

Zpráva vedení

Management Report



Od 10. 6. 2001 vstoupil v platnost nový jízdní řád, který byl zaměřen na zvýšení produktivity práce a využití vozidlového parku ČD a na provedení úprav s ohledem na změny poptávky zákazníků po spojení. V roce 2001 tak rozsah vlakové dopravy činil 273 807 vlakových kilometrů (vlkm) denně (oproti roku 2000 nárůst o necelá 2 %), z toho 213 752 vlkm představovaly vlaky regionální dopravy.

Rozhodující změnou, která ovlivňuje nabídku ČD, bylo rozšíření systému nezastavujících bezpříplatkových vlaků kategorie *Expres*, určených zejména k rychlému rannímu návozu do velkých měst, o další vlaky příjíždějící kolem 9. hodiny do Prahy, a to ze směru Chomutov - Ústí nad Labem a z Plzně. V noční dopravě pak vedení rychlíku „Bém“ *Budapešť - Štětín* přes Brno a Českou Třebovou rozšířilo nabídku spojení zejména pro zákazníky z Brna a okolí. V oblasti mezinárodní přepravy bylo pro zvýšení konkurenceschopnosti železnice k autobusové dopravě po dohodě se ŽSR zavedeno zvýhodněné cestování ve vlacích EC v relaci Brno - Bratislava.

V oblasti veřejné osobní dopravy byl rok 2001 pro podnikání Českých drah úspěšný. Začátkem roku byly uzavřeny smlouvy o závazcích veřejné služby se všemi okresy a statutárními městy a v závěru roku i smlouva se státem. To vytvořilo dobrou výchozí pozici pro úspěšné uzavírání těchto smluv i na rok 2002 s tím, že nedořešena zůstává pouze otázka vlaků kategorie IC, EC a SC, které v současném ekonomickém prostředí ČR nejsou bez uznání závazku veřejné služby konkurenceschopné.

price reductions and established an implementation period through 30 September 2001 for passengers who do not make use of the discount offer. The period was later extended to 31 December 2001.

On 10 June 2001, a new timetable was introduced, reflecting the need to increase the performance and effective use of the rolling stock, and to incorporate adjustments based on the changes in client demand for connections. In 2001, the ČD trains ran 273,807 train kilometres per day (which represents a slightly less than 2% rise as compared to 2000), of which 213,752 train kilometres were made on regional lines.

The system of non stopping Express trains free of supplementary fees, designed mainly to provide fast morning transport to big cities, was expanded by additional trains arriving at about 9 a.m. in Prague from the Chomutov-Ústí nad Labem and Plzeň directions. This change has had a major impact on the ČD offer. Also, the "Bém" express train Budapešť-Štětín via Brno and Česká Třebová broadened its service to accommodate clients from Brno and the suburbs. Following an agreement with Slovak Railways, Czech Railways introduced reduced fares for the EC trains between Brno and Bratislava in order to increase the competitiveness of rail transport to bus travel on cross-border lines.

Czech Railways activities related to public passenger transport proved to be successful in 2001. In early 2001, ČD entered into contracts on public service commitments with all districts and statutory towns, and by the year-end it signed a contract with the state. This created a good starting point for entering into such arrangements for 2002. The only issue that remains unsolved is the IC, EC and SC trains - it is not possible to achieve their competitiveness in the current Czech business environment without public service commitments being accepted.

V restauračním voze

In the dining car



028

Osobní doprava ČD

| Ukazatel | Měrná jednotka | Indicator | Unit |
|---|----------------|--|-----------------------|
| Přeprava osob | mil. osob | Transportation of persons | mil. of passengers |
| Tržby z přepravy osob (*) | mil. Kč | Sales from transportation of persons (*) | CZK mil. |
| Tržby z osobní dopravy (*) | mil. Kč | Sales from passenger transport (*) | CZK mil. |
| Ostatní tržby hlavní činnosti | mil. Kč | Other sales from major operation | CZK mil. |
| Náklady na osobní dopravu | mil. Kč | Expenses on passenger transport | CZK mil. |
| Dotace na pokrytí ztrát z osobní přepravy (**) | mil. Kč | Grants to cover losses from passenger transport (**) | CZK mil. |
| Dotace do osobní dopravy celkem (***) | mil. Kč | Total grants for passenger transport (***) | CZK mil. |
| Ztráta z osobní dopravy (včetně dotace) | mil. Kč | Loss on passenger transport (including grants) | CZK mil. |
| Ztráta z osobní dopravy (bez dotace) | mil. Kč | Loss on passenger transport (net of grants) | CZK mil. |
| Osobové kilometry | mil. oskm | Passenger kilometers | mil. pass. km |
| Průměrná přepravní vzdálenost | km | Average transport distance | km |
| Příjmová sazba za osobu | Kč/osoba | Income rate per person | CZK/person |
| Příjmová sazba na osobový km | Kč/oskm | Income rate per passenger km | CZK/pass. km |
| Vlakové km osobní dopravy ČD | tis. vlkm | Train km of ČR passenger transport | Thousands of train km |
| - vlkm elektrické lokomotivy | tis. vlkm | - train km electric engines | Thousands of train km |
| - vlkm elektrické jednotky | tis. vlkm | - train km electric units | Thousands of train km |
| - vlkm motorové lokomotivy | tis. vlkm | - train km motor engines | Thousands of train km |
| - vlkm motorové vozy | tis. vlkm | - train km motor wagons | Thousands of train km |
| - vlkm parní lokomotivy | tis. vlkm | - train km steam engines | Thousands of train km |
| Náprkm vlaků osobní dopravy celkem | tis. náprkm | Total axle kilometres of passenger transport trains | Thousands of axle km |
| Náprkm osobních, jídelních a lůžkových vozů na osobních vlacích | tis. náprkm | Axle kilometres of passenger, dining and sleeping cars in passenger trains | Thousands of axle km |
| Počet osob na vlak | os/vlak | Number of persons per train | Person/train |

(*) Tržby z přepravy osob zahrnují tržby vztahované přímo k vlastní přepravě cestujících a zavazadel. Tržby z osobní dopravy zahrnují vedle tržeb z přepravy osob také tržby z navazujících činností ve vztahu k přepravě osob.

(**) Dotace na pokrytí ztrát z osobní přepravy zahrnuje dotaci ze státního rozpočtu na úhradu nákladů dopravní cesty v podílu osobní dopravy, dotaci na úhradu nákladů řízení provozu dráhy v podílu osobní dopravy a dotaci na úhradu ztráty z provozování osobní dopravy.

(***) Dotace do osobní dopravy celkem zahrnují vedle dotací ze státního rozpočtu na pokrytí ztrát z osobní přepravy také dotace od regionů a jiné účelové dotace určené pro osobní dopravu.

^x Hodnota ukazatele je i po zaokrouhlení v souladu s výstupem statistického přehledu příslušného informačního systému.

oskm - osobové kilometry

vlkm - vlakové kilometry

náprkm - nápravové kilometry

Pohodlí vlaku InterCity

Comfort of InterCity trains



029

Passenger Transport

| 1997 | 1998 | Hodnota / Value | | | Index | |
|-----------|-----------|---------------------|-----------|----------------------------|-------|-------|
| | | 1999 | 2000 | 2001 | 01/97 | 01/00 |
| 202,88 | 181,98 | 175,02 | 182,55 | 188,28 | 0,93 | 1,03 |
| 3 369 | 3 856 | 4 011 | 4 253 | 4 479 | 1,33 | 1,05 |
| 3 963 | 4 323 | 4 642 | 4 869 | 5 039 | 1,27 | 1,03 |
| - | 12 | 38 | 26 | 65 | | 2,50 |
| 15 377 | 15 829 | 16 659 | 18 495 | 19 642 | 1,28 | 1,06 |
| 5 261 | 5 750 | 6 017 | 6 611 | 6 445 | 1,23 | 0,97 |
| 5 416 | 6 031 | 6 658 | 7 541 | 9 273 | 1,71 | 1,23 |
| -5 998 | -5 464 | -5 321 | -6 060 | -5 265 | 0,88 | 0,87 |
| -11 414 | -11 494 | -11 979 | -13 600 | -14 538 | 1,27 | 1,07 |
| 7 710 | 7 001 | 6 929 | 7 266 | 7 262 | 0,94 | 1,00 |
| 38,00 | 38,47 | 39,59 | 39,81 | 38,57 | 1,02 | 0,97 |
| 16,61 | 21,19 | 22,92 | 23,30 | 23,79 | 1,43 | 1,02 |
| 0,44 | 0,55 | 0,58 | 0,59 | 0,69 | 1,57 | 1,17 |
| 97 406 | 92 671 | 94 745 ^x | 98 413 | 100 852^x | 1,04 | 1,02 |
| 33 438 | 33 352 | 34 637 | 35 578 | 35 976 | 1,08 | 1,01 |
| 6 919 | 6 498 | 6 540 | 6 957 | 7 648 | 1,11 | 1,10 |
| 14 109 | 13 366 | 11 551 | 10 445 | 9 490 | 0,67 | 0,91 |
| 42 929 | 39 440 | 41 999 | 45 418 | 47 714 | 1,11 | 1,05 |
| 11 | 15 | 17 | 15 | 23 | 2,09 | 1,53 |
| 1 556 464 | 1 521 584 | 1 509 483 | 1 501 233 | 1 496 273 | 0,96 | 1,00 |
| 1 439 703 | 1 418 835 | 1 414 729 | 1 423 222 | 1 428 281 | 0,99 | 1,00 |
| 79,15 | 75,55 | 73,13 | 73,80 | 72,01 | 0,91 | 0,98 |

*) Sales from passenger transport include sales relating directly to the transportation of persons and luggage. Apart from transportation of persons, sales from other types of transport include revenues from associated activities relating to the passenger transport.

(**) Grants to cover losses from passenger transport include a grant from the state budget to cover expenses for the transport route with respect to passenger transport, a grant to cover expenses for the management of the railroad operation with respect to passenger transport and a grant to cover losses from the operation of passenger transport.

(***) Total grants for passenger transport include, apart from grants from state revenue to cover losses from passenger transport, grants from regions and other single-purpose grants designed for passenger transport.

^x The rounded indicator value complies with the figures of the statistic summary processed by the relevant information system.

oskm - passenger kilometres

vlkm - train kilometres

náprkm - axle kilometres



Zajištění provozuschopnosti dráhy

Česká republika patří k evropským zemím s největší hustotou železniční sítě. České dráhy tuto státní železniční infrastrukturu udržují a dále modernizují tak, aby na ní mohla být provozována konkurenceschopná železniční doprava na evropské úrovni.

Prioritní investiční záměry v oblasti železniční infrastruktury se uskutečnily především na tratích I. a II. tranzitního koridoru, a dále v přípravě IV. tranzitního koridoru. Pozitivně se na efektivitě provozuschopnosti dráhy projevilo stavební dokončení ucelených úseků rychlostních koridorů. V roce 2001 byly dokončeny úseky Hněvice - Vraňany, Pardubice - Uhersko na I. tranzitním koridoru, Moravský Písek - Huštětovice na II. tranzitním koridoru. Tím tratě obou koridorů nabývají ucelený charakter a je možné v podstatně větší míře využívat jejich parametry, zejména traťovou rychlost a propustnost trati.

V roce 2001 se započalo s důležitými investičními akcemi také v oblasti železničních telekomunikací, které jsou nezbytnou součástí železniční infrastruktury. Byl zahájen pilotní projekt nasazení rádiové datové sítě GSM-R v úseku Děčín - Kolín a modernizace tranzitní úrovně telekomunikační sítě ČD. Oba projekty jsou nutné pro zapojení ČD do sítě evropských železnic.

V oblasti racionalizace provozu a snižování provozních nákladů železničního dopravce vrcholily práce na přípravě projektu elektrizace úseku Kadaň - Karlovy Vary. Jeho realizací bude odstraněn poslední úsek trati Cheb - Chomutov bez elektrické traktace, což přinese kromě finančního efektu také podstatné zrychlení vlakového spojení na severozápadě Čech.

Provision of Railway Lines Functionality

The Czech Republic ranks among the countries with the highest density of railway lines network in Europe. Czech Railways operates, maintains and modernises the state railway infrastructure in a manner guaranteeing competitive rail transport on a European level.

Priority investment schemes relating to the infrastructure were carried out particularly on the tracks of the 1st and 2nd transit corridors, and in the preparation of the 4th transit corridor. The finalization of integrated parts of speed corridors facilitated the effectiveness of railway operability. During 2001, Hněvice-Vraňany and Pardubice-Uhersko tracks in the 1st transit corridor, and the Moravský Písek-Huštětovice track in the 2nd transit corridor were completed. Hence, the lines of both corridors were brought together enabling full use of their parameters, such as the line speed and track availability.

In 2001, ČD initiated major investments into railway telecommunications which form a necessary part of the railroad infrastructure. The Company launched a pilot project for the use of a radio data GSM-R network on the Děčín-Kolín line and modernisation of the transit level of the ČD telecommunication network. Both projects represent a necessary prerequisite for the integration of Czech Railways in the European railway network.

The rationalisation of operations and decrease in operational expenses included the preparation of an electrification plan

Zpráva vedení

Management Report



Pozornost byla věnována také menším investičním akcím, protože i tyto ovlivňují plynulost, bezpečnost a celkovou provozuschopnost železniční dopravní cesty. Práce probíhaly především na regionálních tratích a na celostátních mimokoridorových tratích. Standardy vysoké bezpečnosti, která je pro železniční dopravu typická, byly zajištěny i na těchto tratích, a to i přes nepříznivý technický stav jejich zařízení. Ten je způsoben dlouhodobým nedostatkem finančních prostředků, které by bylo možno využít v infrastruktuře, a to jak v oblasti údržby a oprav, tak v oblasti investic. Uvedená skutečnost se tedy projevila nutností omezovat technické parametry, zejména nejvyšší traťovou rychlost a přechodnost na některých úsecích mimokoridorových tratí. To se negativně projevilo v prodloužení jízdních dob a snížení propustnosti tratí.

Hlavním finančním zdrojem pro zajištění provozuschopnosti železniční infrastruktury byl v roce 2001 Státní fond dopravní infrastruktury. Tento poskytl do oblasti běžných výdajů 4,8 mld. Kč a v oblasti kapitálových výdajů téměř 5,2 mld. Kč. Dodatkovými zdroji byly dále garantované bankovní úvěry. Prostředky z ISPA fondů EU byly plánovány, ale pro problémy s jejich čerpáním přecházejí do roku 2002.

for the Kadaň-Karlovy Vary line targeted at removing the last non-electrified part of the Cheb-Chomutov track. This will bring financial gains, as well as increase the line speed in the north-west of Bohemia.

Czech Railways also focused on small-scale investments as these affect the smoothness, safety and overall operability of railways. The projects were largely implemented on regional lines and state-wide lines outside corridors. High safety standards, typical for railway transportation, were maintained also on these lines despite the unfavourable technical state of the infrastructure on which they run. This is caused by a long-term lack of funds that could be used for repairs, maintenance and for investments. As a result, technical parameters, in particular the maximum possible speed on tracks and passability on some parts of the out-of-corridor lines, were substantially limited. This fact was negatively reflected in longer train journeys and lower track availability.

Money used in 2001 for provision of railway lines functionality was provided chiefly by the State Transportation Infrastructure Fund. The Fund granted CZK 4.8 billion for ordinary expenses and CZK 5.2 billion for capital expenses. Additionally, ČD used collateralised bank loans. Czech Railways planned to draw ISPA funds from the EU but due to problems with withdrawal, they were transferred to 2002.

Zpráva vedení

Management Report

032

Přehled o stavebních pracích na panevropských koridorech IV. a VI. - ČR - 02/2002

- úseky v provozu - 344,9 km
- úseky ve stavbě - 193,7 km
- stavby v přípravě - 165,6 km



První tranzitní koridor je součástí čtvrtého panevropského koridoru.
Druhý tranzitní koridor je součástí šestého panevropského koridoru.

Rychlost na koridoru: 160 km/h

Speed on the corridor: 160 km/h



View of constructions on Pan-European Railway Corridors IV. and VI. - Czech Republic, February 2002

- section in operation - 344.9 km
- section under construction - 193.7 km
- section in preparation for construction - 165.6 km



The first czech railway corridor line is a part of 4th Pan-European Corridor line.
The second czech railway corridor line is a part of 6th Pan-European Corridor line.



Řízení provozu dráhy

Řízení provozu dráhy je vlastně posledním článkem, který naplňuje úvodní požadavky jednotlivých dopravců, a to jak v osobní přepravě (reprezentované okresními úřady), tak i v nákladní přepravě, promítnuté do sestavy jízdního řádu, při splnění podmínky efektivního využití kapacity dráhy. Řízení provozu se neodvíjí pouze ve vlastním organizování provozu, ale má i svou zpětnou vazbu v kontrolní a analytické činnosti. V roce 2001 byly pro řízení provozu rozhodující dvě zásadní podmínky. První podmínkou bylo pokračující oživení ekonomiky, které se projevovalo především v nárůstu mezinárodních tranzitních přeprav. Druhou podmínkou byl, v porovnání s minulými roky, extrémní tlak na urychlení prací při modernizaci tranzitních železničních koridorů.

Ani tyto omezující podmínky se ovšem nesměly zásadním způsobem promítnout do kvality plnění jízdního řádu, protože např. včasnost dodání (zájem na dodání) zásilek, se stává jedním z rozhodujících kritérií hodnocení kvality přepravy. Zde se projevila rozhodující úloha řízení provozu dráhy.

Již při přípravě jízdního řádu byla přijata řada technických, technologických a organizačních opatření k minimalizaci potenciálních příčin zpoždění vlaků. I přes tato opatření a řadu operativních zásahů do provozu k určitému narušení provozu došlo. Zpoždění vlaků v průběhu roku kopírovalo především náběh modernizačních prací v jarních měsících, s kulminací v letním období a poklesem na podzim. I v těchto provozně nepříznivých podmínkách se podařilo více než 90 %

Operational Management of Train Circulation

The operational management of train circulation is the last issue to comply with the initial requirements of individual transport operators, both in relation to passenger transport (represented by regional authorities) and freight transport, and were reflected in the timetable in compliance with the requirement of effective use of the railway. Operation management involves not only the organisation of transport as such, but also monitoring and analytical activities. The operational management in 2001 was influenced by two major factors: the continuing economic revival, particularly reflected in the increase of international transit transportation, and, unlike in the previous year, an extreme pressure for a speedy modernisation of transit railway corridors.

However, Czech Railways made every effort to ensure that such limiting conditions do not markedly affect the punctuality of performance, since timely delivery of dispatches is becoming one of the major criteria for service quality assessment.

Upon the preparation of the new timetable, ČD adopted a number of technical, technological and organisational measures in order to minimise potential reasons for train delays. Despite these steps and several arrangements in rail operations, some disruptions of services occurred. The train delays during the year largely reflected the modernisation work which was to start in spring, culminate in summer and

Zpráva vedení

Management Report



vlaků osobní přepravy vést včas. Pokud opravdu ke zpoždění došlo, jednalo se v průměru pouze o 6,1 minuty na jeden zpožděný vlak.

Vedeny úmyslem zmírnit dopad výlukové činnosti na cestující, usnadnit jim orientaci a další rozhodování, zahájily České dráhy provoz on-line systému informování veřejnosti o aktuální pozici vlaku na železniční síti. Kromě již zavedeného internetového a teletextového přehledu výluk železničních tratí tak přibyla možnost prostřednictvím internetu a později i W@P a SMS zjistit informace o aktuální poloze vlaků a včasnosti jejich jízdy. Využívanost této služby činila v roce 2001 průměrně 100 tisíc dotazů měsíčně, přičemž vykazuje mírně stoupající trend.

be completed in autumn. Regardless of such unfavourable factors, ČD managed to run 90% of passenger trains on time. Delays, if any, averaged only 6.1 minute per each delayed train.

Apart from the existing Internet and Teletext summary of railway re-routing, Czech Railways launched an on-line information system for the public aiming to reduce the impact of the re-routing on the clients and provide them with real-time information on the position and timing of the train in the railway network through W@P and SMS messages. This service recorded an average of 100 thousand information requests a month and the trend shows a slight increase.

Před odjezdem vlaku

The train is about to depart



Zpráva vedení

Management Report

036

DALŠÍ ČINNOSTI

Mezinárodní vztahy

Česká železniční síť a železniční doprava vůbec byly vždy integrální součástí Evropy. Nezbytným předpokladem této skutečnosti je intenzivní práce na mezinárodním poli. Ta se odvíjí ve dvou rovinách:

- aktivní zapojení do činnosti mezinárodních organizací v oblasti železniční dopravy,
- dvoustranná spolupráce s jednotlivými, především sousedními železnicemi.

V prvním případě je cílem Českých drah uplatňování a prosazování vlastních stanovisek v dokumentech celoevropské platnosti a získávání bezprostředních informací pro harmonizaci technické základny a technologie s požadavky EU. Ve druhém případě jde o pravidelná jednání dvoustranných pracovních skupin, které se zabývají zejména operativními záležitostmi pohraničního styku a dopravní kooperací sousedních železničních správ.

V roce 2001 se České dráhy, stejně jako v předchozích letech, zaměřily zejména na aktivní účast v Mezinárodní železniční unii (UIC). Její v současnosti nejvýznamnější aktivitou je snaha o kompletní reintegraci celé železniční Evropy. Tato snaha je hlavním programem skupiny „Mise východ - západ UIC“, jíž České dráhy již po druhé funkční období předsedají. Pod záštitou této skupiny se na podzim roku 2001 ve Vídni konal v rámci Mezinárodního železničního kongresu (AICCF) seminář věnovaný rozvoji panevropských koridorů.

Jednou z priorit Českých drah je pozorně sledovat vývoj v Evropské unii a aktivně se zapojovat do činnosti EU a Společenství evropských železnic (SEŽ). Strategicky důležitou roli v tom hraje stálé zastoupení ČD při EU v Bruselu, které České dráhy otevřely koncem 90. let jako

OTHER ACTIVITIES

International Relations

The Czech railway network and transport in general have always been an integral part of Europe. Such an integration would not be viable without active international co-operation. The co-operation has two dimensions:

- *active participation in international organisations related to railroad transport;*
- *bilateral co-operation with neighbouring and other railways.*

With respect to the former, Czech Railways strives to present and assert its standpoints in documents effective on a European level, and acquire first-hand information to harmonise its technical and technological base with the EU requirements. The latter involves regular meetings of bilateral task groups dealing particularly with operational matters regarding border activities and co-operation with railway operators in the neighbouring states.

In 2001, Czech Railways concentrated, the same as in previous years, on active participation in the International Railway Union (UIC). Currently, UIC focuses chiefly on full reintegration of European railways. This is also the main objective of the "Task Force East - West UIC" group which has been chaired by Czech Railways for a second term of office now. In autumn 2001, a seminar on the development of pan-European corridors was held in Vienna within the International Railway Congress (AICCF) under the auspices of the group.

Monitoring the development within the European Union and closely working with the EU and Community of European Railways (CER) remain one of the main priorities for Czech Railways. Opening permanent representation in the EU headquarters in Brussels in the 90s has played a strategic role in the above activities for Czech Railways, which was the

Mezinárodní jednání

International negotiations



037



první železniční podnik zemí střední a východní Evropy. Generální ředitelé železnic čtyř z těchto zemí - zemí Vísegrádu (Slovensko, Polsko, Maďarsko a Česká republika) se scházejí na pravidelných poradách, kde koordinují stanoviska a postup při aplikaci dopravní politiky EU.

Velký význam pro rozvoj obchodních aktivit v oblasti nákladní přepravy mezi Evropou a Asií má pro České dráhy členství v Organizaci pro spolupráci železnic (OSŽD). Zde se ČD v roce 2001 aktivně podílely zejména na připravovaných strukturálních změnách této organizace, jejichž cílem je zefektivnění její činnosti s ohledem na probíhající transformaci železničního systému jako celku.

Jako spolupředsednická železnice organizace Forum Train Europe (FTE), která sdružuje konference pro jízdní řády osobních a nákladních vlaků, se v roce 2001 České dráhy podílely na formování nabídky železniční nákladní dopravy a zúčastnily se i vytváření společné evropské nabídky přepravních služeb, obchodní politiky, cen a prodeje přepravy z jedné ruky.

V oblasti dvoustranných vztahů se v roce 2001 konala pravidelná zasedání pracovních skupin pro železniční dopravu ČD-PKP a ČD-ŽSR. Intenzivně pokračovala příprava nového Ujednání o železniční pohraniční dopravě mezi ČD a DB AG a byla podepsána změna Ujednání o železniční pohraniční dopravě ČD-ŽSR a ČD-PKP.

first Central and Eastern European railway company to do so. Director Generals of railway enterprises of the Visegrad countries (Slovakia, Poland, Hungary and the Czech Republic) hold regular meetings to co-ordinate their opinions and procedures related to the implementation of EU transportation policy.

The membership of Czech Railways in the Organization for Collaboration of Railways (OSJD) substantially supports its business activities in freight transport between Europe and Asia. In 2001, ČD participated in the preparation of structural changes of the Organisation, designed to increase its effectiveness in accordance with the on-going transformation of the railway system as a whole.

In 2001, Czech Railways was involved in the preparation of the European railway freight transport proposal by virtue of its co-chairing position in Forum Train Europe (FTE) that associates conferences for timetables of passenger and freight trains, and in the creation of the common European proposal for transport services, business policy, pricing and sale of transport services.

Bilateral relations were supported throughout 2001 by regular meetings of task groups for rail development held with Polish State Railways (PKP) and Railways of Slovak Republic (ŽSR). ČD continued to work on the draft of a new Agreement on Border Railway Transport with Deutsche Bahn AG (DB) and entered into an agreement with PKP and ŽSR on Border Railway Transport.



Výzkum a vývoj

V roce 2001 bylo v rámci výzkumné a vývojové činnosti Českých drah řešeno 28 studií a úkolů technického rozvoje. Byly zaměřeny zejména na zvyšování bezpečnosti, zvyšování rychlostí na železničních koridorech, na řešení otázek souvisejících s připravovaným začleněním do struktur a legislativy EU a také na řešení problémů vznikajících v provozních činnostech. Mezi významná témata patří i podpora regionální dopravy.

Základními výzkumnými a vývojovými pracovišti Českých drah jsou odštěpný závod Výzkumný ústav železniční (VÚŽ), organizační jednotka Technická ústředna dopravní cesty (TÚDC) a v oblasti informačních systémů odštěpný závod Datové a informační služby (DATIS). Některé úlohy jsou však řešeny i dalšími organizačními složkami ČD a externími řešiteli.

V roce 2001 byly v rámci výzkumné činnosti ČD řešeny i tyto významné úkoly:

• Pilotní projekt GSM-R

Tento důležitý projekt zahrnuje především projekt stavby rádiové sítě nového evropského standardu na trati Děčín st. hranice - Praha - Kolín a ověřování pilotních aplikací. Síť bude splňovat požadavek propojitelnosti komunikační infrastruktury ČD a DB a umožňovat následné zavedení aplikací vyžadujících datový přenos mezi vlakem a stacionární částí. V rámci tohoto projektu bylo vyřešeno 5 studií zabývajících se především aplikační úrovní:

- Přenos energetických dat z odběrných míst ČD,
- Rozbor možností technického řešení aplikace systému GSM-R pro automatické vedení vlaku,
- Studie využití systému GSM-R pro služby cestujících veřejnosti,
- Přenos datových informací mezi hnacím vozidlem a stacionárním zařízením v síti GSM-R,
- Studie využití technických vlastností systému GSM-R a GPS.

Research and Development

During 2001 Czech Railways carried out 28 analyses and technical development projects within its research and development program. These focused especially on the increase of safety and speed along the corridors, issues relating to the integration with the EU and its legislation, operating problems, as well as support of regional transport.

The main bulk of research and development work is performed by the ČD branches Railway Research Institute, Technical Centre of Infrastructure and Data and Information Service Centre (DATIS). Some engagements, however, are solved by other organisational branches or they are outsourced.

In 2001, research activities included the following major projects:

• GSM-R pilot project

This important plan involves particularly the construction of a radio network of the new European standard along the Děčín st. hranice - Praha - Kolín line and the review of pilot applications. The network will provide for the connectability between ČD and DB communication infrastructures and subsequently enable the implementation of applications that require data transfer between the train and station. Five analyses were prepared within this project with regard to:

- the transfer of energy data from the ČD supply centres;
- technical analysis of possible GSM-R installation for automated train operation;
- analysis of the use of the GSM-R system by railway clients;
- the transfer of data in the GSM-R network between the locomotive and a stationary device;
- analysis of the use of GSM-R and GPS technical parameters.

Zpráva vedení

Management Report



• Aplikace evropského zabezpečovače ERTMS/ETCS v železniční síti ČD

Pro zajištění interoperability ČD a evropských železničních správ je třeba vybavit hlavní železniční tratě ČD a některá kolejová vozidla pro mezinárodní provoz systémem jednotného evropského vlakového zabezpečovače. Pro tento účel bylo nutné vyřešit interface tohoto systému se systémem používaným v České republice. Studie specifikovala úpravy vlakového zabezpečovače ČD potřebné k zajištění kompatibility s tímto mezinárodním standardem.

• Interakce koleje a vozidel s naklápěním skříní při různém provozním stavu

Cílem řešení bylo v předstihu ověřit předpokládané vlastnosti vlakových souprav s naklápěcí skříní pomocí simulačního výpočtu jízdního chování v různém provozním stavu na kolejích I. železničního koridoru.

• Pilotní projekt nové přepravní technologie

• Výzkum vodících vlastností podvozků

• Zhodnocení technologických postupů vkládání vrstev pražcového podloží bez snášení kolejového roštu

• Vzorový (pilotní) projekt zapískovacího zařízení

• Zjišťování vad kolejnic při vyšších rychlostech - defektoskopická drezína

• Měřicí a diagnostický vůz rádiových sítí

České dráhy se jako jeden z významných členů Mezinárodní železniční unie (UIC) aktivně podílí i na práci Evropského výzkumného ústavu železničního (ERRI), a tak mohou uplatňovat svá stanoviska v dokumentech celoevropské platnosti a získávat bezprostřední informace pro harmonizaci technické základny a technologie s požadavky EU. České dráhy se také přímou účastí v pracovních týmech aktivně podílí na zpracování řady projektů UIC.

• Installation of the European Train Monitoring and Control Systems (ERTMS/ERTCS) in the ČD railway network

ČD mainlines and some of its railway vehicles used in international transport need to be fitted with a single European train security system to ensure the interoperability between the ČD and European railway operators. Therefore, it was necessary to adjust the system's interface with that used in the Czech Republic. The analysis specified the changes to be made to the ČD system to achieve compatibility with the international standard.

• Interaction of the track and vehicles with tilting of the body casing in different technical conditions

This project was targeted at reviewing the estimated characteristics of train sets with the tilting of the body casing, using the simulated calculation of train behaviour in operating conditions on the first corridor tracks.

• Pilot project for new transport technologies

• Research of conductive qualities of bogies

• Impairment of technological methods used for inserting layers of railroad beds without the dismantling the track

• Model pilot project for a sand sifting machine

• The identification of rail defects occurring in high speeds - defectoscopic track motor car

• Radio networks measuring and diagnostic car

Being one of important UIC members, Czech Railways takes part in the activities of the European Railway Research Institute (ERRI), whereby ČD can push through its viewpoints in European documents and acquire information to bring its technical base in line with the EU requirements. Through its direct involvement in UIC task groups, Czech Railways co-operates in drafting a number of UIC projects.



Ochrana životního prostředí

Minimální zatížení životního prostředí je jednou z dominantních předností železniční dopravy. Železnice potřebuje k přemístění stejného množství zboží ve srovnání se silniční dopravou podstatně menší zábor půdy, spotřebuje výrazně méně energie, způsobuje méně exhalací a méně hluku. Přitom je nesrovnatelně bezpečnější a odolnější vůči vnějším vlivům. Železniční doprava ještě zdaleka nevyčerpala své technologické možnosti a v podmínkách hustě osídlené Evropy je jediným druhem dopravy, který nabízí východisko k řešení systému přemístování osob a zboží slučitelné se zásadami trvale udržitelného rozvoje. Konkrétním příkladem z široké škály technologických řešení je doprovázená přeprava kamionů po železnici (Ro-La) na trase Lovosice - Dráždany.

České dráhy věnují ochraně životního prostředí velkou pozornost. Byly mezi prvními organizacemi v České republice, které zavedly tzv. „Zelené účetnictví“, které umožňuje sledování nákladů na ochranu životního prostředí. V roce 2001 následně započaly se zaváděním environmentálního manažerského systému. Jejich úsilí je v oblasti ekologie soustředěno do tří směrů:

- odstraňování minulých vlivů železnice na životní prostředí,
- důraz na ochranu životního prostředí u připravovaných projektů,
- snižování zátěže prostředí stávajícími zdroji znečištění.

V rámci svých aktivit v oblasti ochrany životního prostředí se České dráhy snaží snižovat množství emisí a hluku postupnou

Environmental Protection

Minimal environmental impact is one of the advantages of railroad transportation. In comparison with road transport, railways need a substantially lower portion of land for the transport of the same volume of goods, it consumes less energy, produces less pollutants and less noise. At the same time, it is much safer and resistant to external influences. Railway transport has not yet fully employed its technological potential and is the only mode of transport which provides for transport of persons and goods compatible with the principles of sustainable development throughout densely populated Europe. The transport of trucks on railways on the Lovosice-Dresden line can serve as an example.

Czech Railways pays substantial attention to environmental protection. ČD was one of the first companies in the Czech Republic to introduce "Green Accounting" which enables the monitoring of costs spent on environmental conservation. In 2001, ČD launched the environmental management system. Its environmental efforts are focused on three areas:

- *removal of effects of rail transport on the environment in previous years;*
- *focus on environmental issues in projects being prepared;*
- *reduction of pollution from current sources.*

Zpráva vedení

Management Report

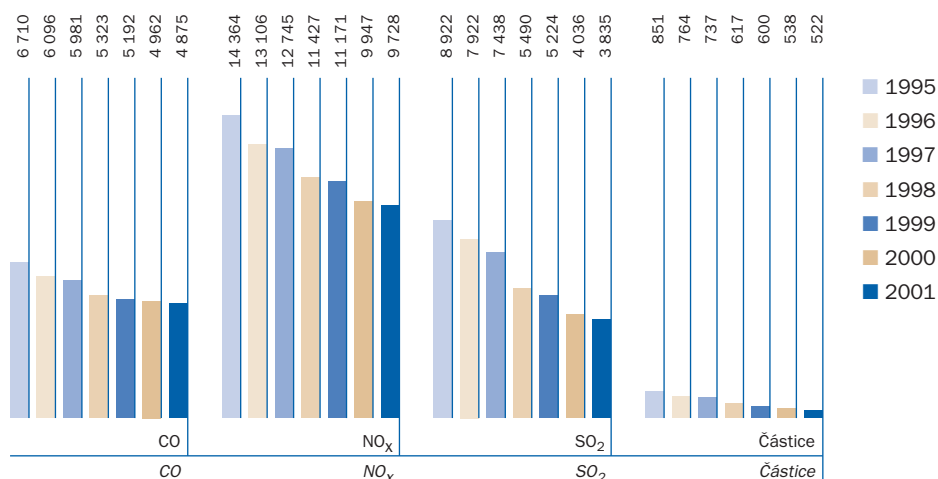


elektrizací nejzatíženějších železničních tratí. Na neelektrizovaných úsecích upřednostňují používání motorových vozů. ČD dlouhodobě sledují vlastní spotřebu pitné i užitkové vody, usilují o redukcii objemu emisí škodlivin do ovzduší a pečují o zeleň podél železničních tratí.

V roce 2001 vynaložily České dráhy na činnost související s ochranou jednotlivých složek životního prostředí více než 560 mil. Kč, z toho pak 153 mil. Kč na investice (bez nákladů na stavbu koridorů). Zároveň snížily počet velkých energetických zdrojů znečišťování ovzduší o 3, počet středních o 13 a počet technologických zdrojů znečišťování o 11. Ve srovnání s rokem 2000 snížily také produkci odpadů o 14 809 tun.

Czech Railways aims to reduce the amount of emissions and noise by gradual electrification of the most frequently used railway lines. Non-electrified tracks use diesel railcars. ČD has been monitoring, on a long-term basis, its consumption of drinkable and service water and makes every effort to reduce air pollution. Greenery along the tracks is also being cared for.

In 2001, the costs spent on environmental protection totalled more than CZK 560 million, of which CZK 153 million were investments (net of costs of corridor construction). ČD also cut major sources of air pollution by three, the medium sources and technological sources were reduced by 13 and 11, respectively. Waste production went down by 14,809 tonnes.



Emise škodlivin do ovzduší z provozu železniční dopravy (t)

Air pollution from railway operation (tons)



PERSONÁLNÍ VÝVOJ, ZAMĚSTNANOST A SOCIÁLNÍ PROGRAM

V roce 2001 byla učiněna řada opatření ke zlepšení ekonomické situace Českých drah a zvýšení produktivity práce. V rámci těchto opatření v personální oblasti pokračovala optimalizace počtu zaměstnanců s cílem zlepšit věkovou a profesní strukturu při současném zachování efektivní zaměstnanosti. Rozvíjela se také smluvně zakotvená spolupráce s vybranými školami při přípravě nových absolventů, zaměřená na omlazení zaměstnanecké základny ČD.

Oproti roku 2000 se průměrný evidenční počet zaměstnanců přepočtený na plně zaměstnané snížil o 2020 osob (z 86 379 na 84 359). Fyzický počet zaměstnanců k 31. 12. 2001 činil 83 768 osob a oproti konci roku 2000 se snížil o 1105.

Pro zmírnění nežádoucích sociálních a společenských dopadů při snižování zaměstnanosti v důsledku procesu transformace Českých drah byl v roce 2001 uplatňován Doprovodný sociální program Českých drah na léta 2001 - 2005, schválený vládou České republiky, který navazuje na obdobný projekt uplatňovaný u Českých drah v letech 1998 - 2000. Tento program zahrnuje následující oblasti nad rámec ustanovení právních předpisů:

HUMAN RESOURCES, EMPLOYMENT AND SOCIAL PROGRAM

During 2001, Czech Railways undertook a number of measures to enhance its economic position and performance. Human resources management involved the on-going optimization of the number of staff aiming at improving age and professional levels while maintaining the staff effectiveness. Czech Railways entered into contracts with selected schools for co-operation in the field of student education to attract new staff members.

The average headcount recalculated to full-time employees as compared to 2000 dropped by 2,020 persons (from 86,379 to 84,359). The physical number of employees as of 31 December 2001 was down by 1,105 to 83,768 persons.

In order to mitigate adverse social implications of the downsizing process following the transformation of Czech Railways, the Company continued to apply the Supplementary Social Program of Czech Railways for 2001 - 2005, approved by the Czech government, linked to a similar project implemented during 1998 - 2000. The program comprises the following issues above the scope of legal regulations:

Školení zaměstnanců

Staff training

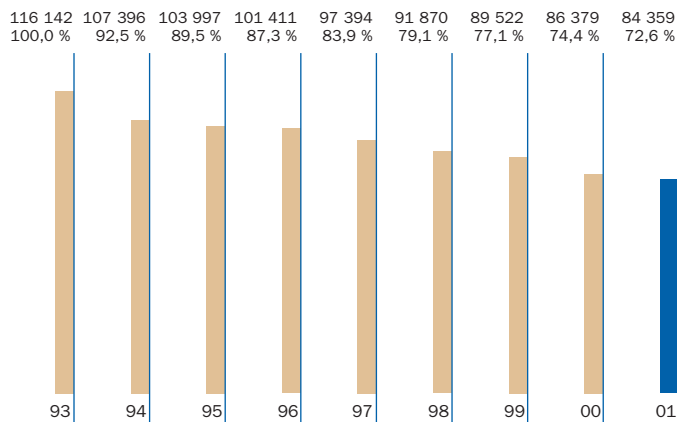


043



- poskytování příspěvku při skončení pracovního poměru v souvislosti s transformací,
- nájemní vztahy k bytům a bytovým objektům,
- jízdné a přepravné zaměstnanců,
- rekvalifikace zaměstnanců,
- další sociální požitky.

- *provision of severance payments in connection with the transformation;*
- *tenancy arrangements related to apartments and apartment houses;*
- *reimbursement of fares and commuting expenses of employees;*
- *re-qualification of employees;*
- *other social benefits.*



Vývoj zaměstnanosti ČD v letech 1993 – 2001

Employment development at Czech Railways in 1993 to 2001

Statutární orgány a vedení organizace

Statutory Bodies and the Management

044

SPRÁVNÍ RADA ČD K 31. 12. 2001

Ing. Pavel Stoullil, předseda SR

náměstek ministra dopravy a spojů ČR

Ing. Ivan Foltýn, MBA, místopředseda SR

generální ředitel První investiční, a.s.

Ing. František Bernášek

člen skupiny sekretariátu předsedy Fondu národního majetku ČR

Jaroslav Jelínek

starosta města Zruč nad Sázavou

Ing. Vladimír Karásek

ředitel kanceláře ministra financí ČR

Ing. Jan Kasnar, CSc.

vrchní ředitel Správy služeb zaměstnanosti Ministerstva práce a sociálních věcí ČR

Bc. Petr Krejčí

ředitel úřadu Ministerstva pro místní rozvoj ČR

Prof. Ing. Milan Lánský, DrSc.

děkan Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice

Ing. Jiří Sedláček

předseda představenstva společnosti Železniční opravny a strojírna České Velenice CZ, a.s.

Doc. Ing. Karel Sellner, CSc.

poradce ministra dopravy a spojů ČR

Doc. Ing. Karel Špaček

náměstek ministra průmyslu a obchodu ČR

Ing. Pavel Špulák

Katedra fyzikální elektroniky Fakulta jaderná a fyzikálně-inženýrská ČVUT v Praze

BOARD OF REPRESENTATIVES OF CZECH RAILWAYS AS OF 31 DECEMBER 2001

Pavel Stoullil, Chairman of the Board

Deputy Minister, Ministry of Transport and Telecommunications of the Czech Republic

Ivan Foltýn, Vice Chairman of the Board

CEO of První investiční, a.s.

František Bernášek

member of the group within the Secretariate of the National Property Fund

Jaroslav Jelínek

Mayor of Zruč nad Sázavou

Vladimír Karásek

Director of the Minister's Office at the Finance Ministry of the Czech Republic

Jan Kasnar

Chief Executive of the Employment Services Administration at the Ministry of Labor and Social Affairs of the Czech Republic

Petr Krejčí

Office Director at the Ministry for Regional Development of the Czech Republic

Milan Lánský

Dean of the Jan Perner Faculty of Transport at Pardubice University

Jiří Sedláček

Chairman of the Board of Management of Železniční opravny a strojírna České Velenice CZ, a.s.

Karel Sellner

Ministry Advisor at the Ministry of Transport and Communications of the Czech Republic

Karel Špaček

Deputy Minister at the Ministry of Industry and Trade of the Czech Republic

Pavel Špulák

Physical Electronics Department at the Nuclear and Engineering Faculty of the Czech Technical University

Vedení ČD
(zleva Ing. Jan Komárek, Ing. Jan Bukač,
Bc. Zdeněk Žák, Ing. Dalibor Zelený,
Ing. Jaroslav Kocourek, Ing. Ivo Malina, CSc.)

*Management of Czech Railways
(from the left Jan Komárek, Jan Bukač, Zdeněk Žák,
Dalibor Zelený, Jaroslav Kocourek, Ivo Malina)*



VEDENÍ ČD K 31. 12. 2001

Generální ředitel

Ing. Dalibor Zelený

1. náměstek generálního ředitele

Ing. Ivo Malina, CSc.

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ing. Jan Bukač

Vrchní ředitel divize obchodně provozní

Ing. Jaroslav Kocourek

Vrchní ředitel divize dopravní cesty

Ing. Jan Komárek

Generální inspektor ČD

Bc. Zdeněk Žák

Director General

Dalibor Zelený

First Deputy Director General

Ivo Malina

Deputy Director General for Economics

Jan Bukač

Managing Director of the Trade and Operations Division

Jaroslav Kocourek

Managing Director of the Infrastructure Division

Jan Komárek

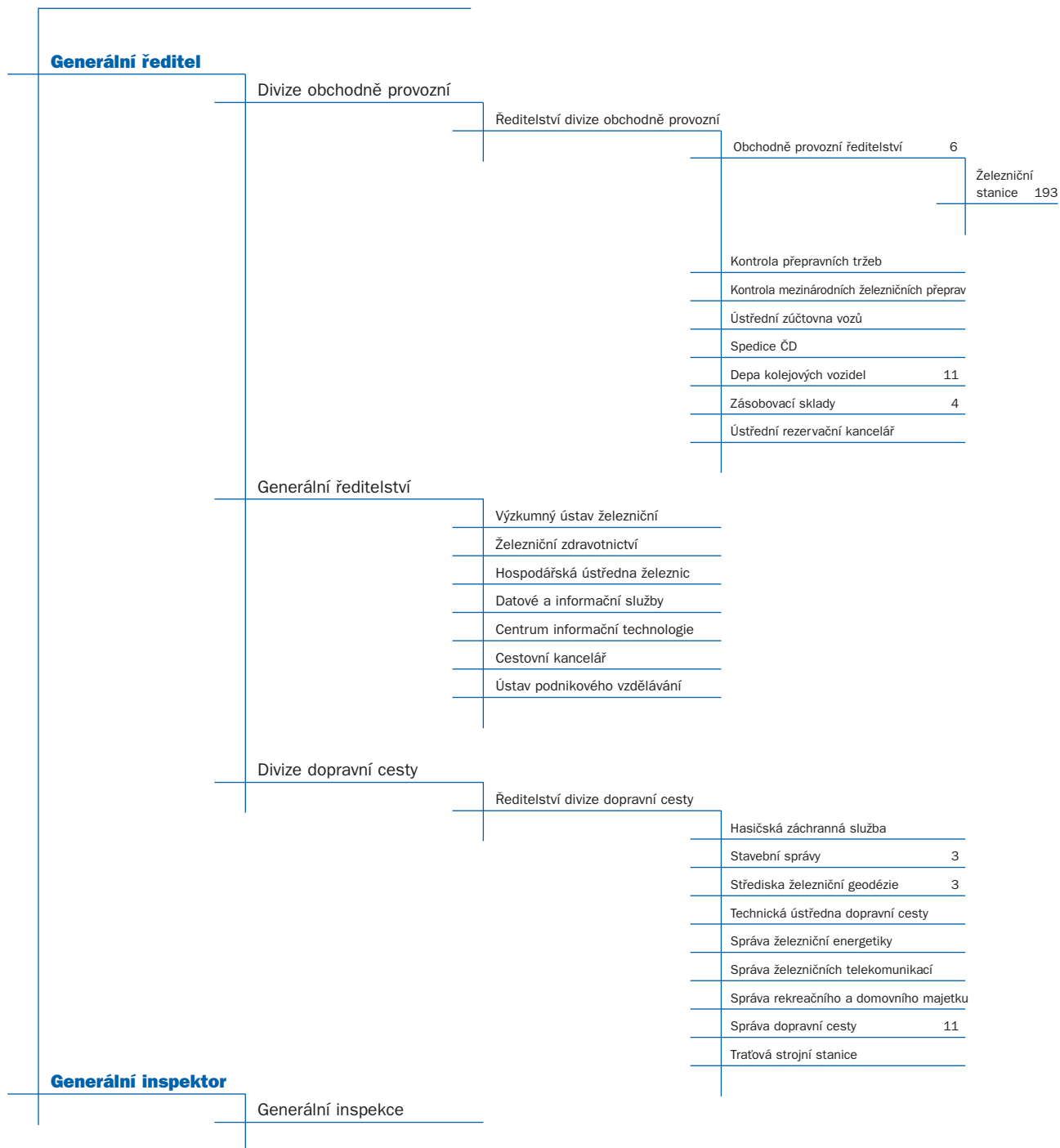
Inspector General of the Czech Railways

Zdeněk Žák



SPRÁVNÍ RADA ČESKÝCH DRAH

Organizační struktura k 31. 12. 2001



Poznámka: Čísla znamenají počty příslušných vnitropodnikových organizačních složek. V případě, že není číslo u vnitropodnikové organizační složky uvedeno, je zřízena pouze jedna složka.

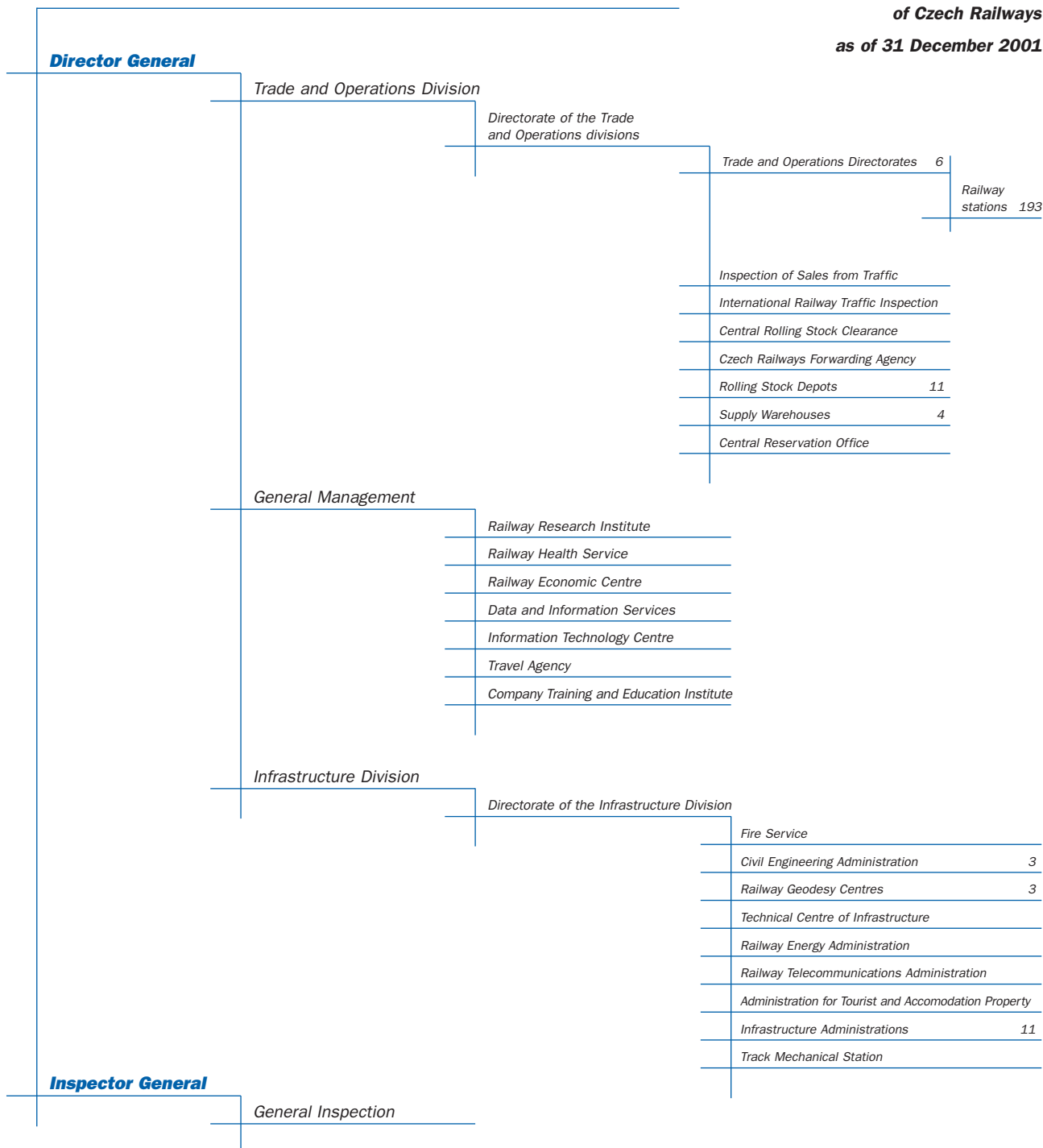
Organizační struktura

Organisational Structure



BOARD OF REPRESENTATIVES OF THE CZECH RAILWAYS

Organisational Structure of Czech Railways as of 31 December 2001



Note: The figures indicate numbers of relevant internal organizational units. Absence of a figure indicates the existence of a single unit.



Prodej jízdního dokladu

Ticket office

Finanční část

Financial Part



OBSAH

| | |
|-----|----------------------------|
| 050 | Zpráva auditora |
| 054 | Účetní závěrka |
| 054 | Rozvaha |
| 062 | Výkaz zisku a ztrát |
| 066 | Přehled o peněžních tocích |
| 070 | Příloha k účetní závěrce |
| 110 | Použité zkratky a pojmy |
| 112 | Základní údaje |

TABLE OF CONTENTS

| | |
|-----|--|
| 050 | <i>Auditor's Report</i> |
| 054 | <i>Financial Statement</i> |
| 055 | <i>Balance Sheet</i> |
| 063 | <i>Profit & Loss Account</i> |
| 067 | <i>Cash Flow Statement</i> |
| 071 | <i>Notes to the Financial Statements</i> |
| 111 | <i>Abbreviations</i> |
| 112 | <i>Basic Information</i> |

Zpráva auditora

Auditor's Report

050

ZPRÁVA AUDITORA PRO SPRÁVNÍ RADU ČESKÝCH DRAH, STÁTNÍ ORGANIZACE

Na základě provedeného auditu jsme dne 25. dubna 2002 vydali k účetní závěrce, která je součástí této výroční zprávy na stranách 54 až 108, zprávu následujícího znění:

„Provedli jsme audit přiložené účetní závěrky Českých drah, státní organizace („organizace“) k 31. prosinci 2001. Za sestavení účetní závěrky je odpovědný generální ředitel organizace. Naší odpovědností je vyjádřit názor na účetní závěrku jako celek na základě provedeného auditu.

S výjimkou oblasti, v níž byl rozsah naší činnosti omezen, jak je uvedeno v následujícím odstavci, jsme provedli náš audit v souladu se zákonem o auditorech a auditorskými směrnicemi vydanými Komorou auditorů České republiky. Tyto směrnice vyžadují, abychom plánovali a provedli audit s cílem získat přiměřenou míru jistoty, že účetní závěrka neobsahuje významné nesprávnosti. Audit zahrnuje výběrovým způsobem provedené ověření účetních záznamů a dalších informací prokazujících údaje v účetní závěrce. Audit také zahrnuje posouzení účetních postupů a významných odhadů použitých společností při sestavení závěrky a posouzení celkové prezentace účetní závěrky. Jsme přesvědčeni, že provedený audit dává přiměřený základ pro vyslovení výroku na účetní závěrku.

Omezení rozsahu činnosti

Organizace vytvořila opravné položky k dlouhodobému hmotnému majetku ve výši 125 mil. Kč. Vzhledem k procedurám, které organizace používá v oblasti tvorby opravných položek k plně

AUDITOR'S REPORT TO THE BOARD OF REPRESENTATIVES OF CZECH RAILWAYS, STATE ORGANIZATION

Based upon our audit, we issued the following audit report dated 25 April 2002 on the financial statements which are included in this annual report on pages 55 to 109:

"We have audited the accompanying financial statements of Czech Railways, state organization (the "Organization") for the year ended 31 December 2001. These financial statements are the responsibility of the General Director of the Organization. Our responsibility is to express an opinion on the financial statements, taken as a whole, based on our audit.

Except for the areas, where the scope of our work was limited, as discussed in the following paragraph, we conducted our audit in accordance with the Act on Auditors and the auditing standards issued by the Chamber of Auditors of the Czech Republic. Those standards require that we plan and conduct the audit to obtain reasonable assurance about whether the financial statements are free of material misstatements. An audit includes examining, on a test basis, the accounting records and other evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes an assessment of the accounting principles used and significant estimates made by the Organization in the preparation of the financial statements, as well as evaluation of the overall financial statements presentation. We believe that our audit provides a reasonable basis for our opinion on the financial statements.

Limitation of Scope

The Organization recorded provisions against tangible fixed assets amounting to CZK 125 million. Due to the nature of the



nevyužívanému majetku, jsme se nebyli schopni přesvědčit o přiměřenosti vytvořené opravné položky.

Srovnatelné údaje roku 2000

Naše auditorská zpráva k účetní závěrce za rok 2000 obsahovala výhradu z důvodu nadhodnocení dohadných položek aktivních o 405 mil. Kč (a souvisejícího nadhodnocení výnosů běžného období o stejnou částku), podhodnocení opravných položek k pohledávkám o 434 mil. Kč (a souvisejícího podhodnocení nákladů o 96 mil. Kč) a podhodnocení rezerv na nerealizované kursové ztráty o 922 mil. Kč (a souvisejícího podhodnocení výnosů o 424 mil. Kč). Srovnatelné údaje minulého období prezentované v příložené účetní závěrce byly převzaty ze schválené účetní závěrky za rok 2000, ke které se vztahují výše zmíněné výhrady. Jak je uvedeno v bodě 3 přílohy k účetní závěrce, organizace zaúčtovala opravy výše uvedených nesprávností v roce 2001 prostřednictvím účtů mimořádných nákladů, resp. výnosů.

Výrok

Podle našeho názoru účetní závěrka, s výhradou vlivu skutečností uvedených v předcházejícím odstavci na srovnatelné údaje roku 2000 a případných úprav, jež by mohly být zjištěny jako nezbytné v souvislosti s výše uvedeným omezením, zobrazuje věrně ve všech významných ohledech majetek, závazky, vlastní kapitál a finanční situaci Českých drah, státní organizace k 31. prosinci 2001 a výsledek hospodaření za rok 2001 v souladu se zákonem o účetnictví a příslušnými předpisy České republiky.

Zdůraznění skutečností

Aniž bychom vyjadřovali další výhrady, upozorňujeme na níže uvedené skutečnosti.

Jak je uvedeno v bodě 23 přílohy k účetní závěrce, organizace v současnosti čelí přetrvávajícím významným problémům s likviditou vedoucím například k významné výši závazků po lhůtě splatnosti a ostatních závazků vůči státu z titulu úhrad úvěrů za organizaci, jak je uvedeno v bodě 16 přílohy k účetní závěrce, a zároveň očekává, že bude nucena vynaložit významné prostředky na zajištění současných i plánovaných investičních a provozních výdajů a také na uhrazení budoucích splátek úvěrů. Čisté peněžní příjmy z provozní činnosti a dosavadní výše státních

Organization's procedures for determining provisions against redundant assets, we were unable to satisfy ourselves as to the adequacy of the recorded provision.

Comparative Figures

Our auditor's report on the financial statements for the year ended 31 December 2000 was qualified due to the overstatement of estimated receivables by CZK 405 million (and the related overstatement of the prior year's revenues by the same amount), the understatement of provisions against receivables by CZK 434 million (and the related understatement of expenses by CZK 96 million) and the understatement of reserves for unrealized foreign exchange losses by CZK 922 million (and the related understatement of revenues by CZK 424 million). Comparative figures presented in the accompanying financial statements were taken from the approved financial statements for the year ended 31 December 2000 to which the qualifications referred to above relate. As discussed in Note 3 to the financial statements, the Organization recognized adjustments to the above misstatements in 2001 through the accounts of extraordinary expenses or income, as appropriate.

Opinion

In our opinion, except for the effect on the comparative figures of the matters referred to in the preceding paragraph and except for the effect of such adjustments, if any, as might have been determined to be necessary in connection with the limitation referred to above, the financial statements present fairly, in all material respects, the assets, liabilities, equity and financial position of Czech Railways, state organization as of 31 December 2001 and the results of its operations for the year then ended in accordance with the Accounting Act and applicable Czech regulations.

Emphasis of Matters

Without further qualifying our opinion, we draw attention to the following matters.

As discussed in Note 23 to the financial statements, the Organization is currently facing continuing significant liquidity problems leading, for instance, to substantial balances of

Zpráva auditora

Auditor's Report

052

a ostatních dotací přijatých do konce účetního období nepostačovaly na pokrytí očekávaných nutných plateb. Tyto skutečnosti vznášejí pochybnosti o schopnosti organizace pokračovat v činnosti v obvyklém rozsahu a hradit své závazky v okamžiku jejich splatnosti.

Jak je uvedeno v bodě 24 přílohy k účetní závěrce, dne 1. března 2002 nabytí účinnosti zákon č. 77/2002 Sb., dle kterého by v případě schválení vládou České republiky k 1. lednu 2003 mělo dojít k ukončení činnosti stávající státní organizace České dráhy a ke vzniku akciové společnosti České dráhy („ČD, a.s.“) a státní organizace Správa železniční dopravní cesty („SŽDC“) jako jejich právních nástupců. Tento zákon stanoví, že předmětem podnikání ČD, a.s. bude zejména provozování železniční dopravy a železniční dopravní cesty, předmětem činnosti SŽDC bude zejména hospodaření s majetkem tvořícím železniční dopravní cestu, majetek a závazky stávající organizace přejdou na ČD, a.s. a SŽDC v jejich účetních hodnotách a SŽDC převezme mimo jiné veškeré závazky organizace z přijatých úvěrů a závazky organizace z obchodně přepravních vztahů po lhůtě splatnosti. Organizace zahájila kroky vedoucí k naplnění výše zmíněného zákona.

Jak je uvedeno v bodě 22 přílohy k účetní závěrce, životnost a ekonomický přínos významné části existujícího dlouhodobého hmotného majetku závisí na dostupnosti finančních prostředků a budoucích rozhodnutích o jeho obnově, modernizaci a racionalizaci. Z důvodu existujících nejistot v uvedených oblastech nelze konečnou životnost a ekonomický přínos existujícího dlouhodobého hmotného majetku určit, a proto nebyly v rámci účetní závěrky z tohoto titulu provedeny žádné úpravy jeho ocenění.

Jak je uvedeno v bodě 19 přílohy k účetní závěrce, v organizaci nebyl proveden celkový ekologický audit. Možné náklady, které by organizaci mohly v této oblasti vzniknout, nelze v současné době určit a v účetní závěrce nebyly z tohoto titulu provedeny žádné úpravy.

Jak je dále uvedeno v bodě 19 přílohy k účetní závěrce, organizace evidují dlouhodobě významné množství závazků po lhůtě splatnosti, ze kterých mohou vyplynout penále a úroky z prodlení. Konečné náklady, které v této souvislosti mohou organizace vzniknout, nelze v současnosti určit. V rámci účetní závěrky nebyla z těchto titulů provedena žádná úprava.“

overdue payables and other payables to the State resulting from repayments of loans advanced to the Organization, as discussed in Note 16 to the financial statements. The Company also expects that it will have to fund significant current and planned capital and operational expenditures as well as future loan repayments. The net cash flows from operations and the current amount of state and other grants received prior to the year-end do not cover these expected payment requirements. These facts raise doubts whether the Organization will be able to continue its operations without having to restrict their scope and settle its payables as they fall due.

As discussed in Note 24 to the financial statements, Act 77/2002 Coll. took effect as of 1 March 2002 under which, subject to the approval of the Czech Government, the current state organization Czech Railways is expected to discontinue its operations and activities as of 1 January 2003 and the joint stock company Czech Railways ("ČD") and the state organization Railway Lines Management ("SŽDC") will be formed as its legal successors. This Act sets out that ČD will be primarily engaged in operating railway transportation and railway lines. SŽDC will be primarily engaged in managing assets that constitute the railway lines. The assets and liabilities of the existing Organization will be transferred to ČD and SŽDC at their carrying values and SŽDC will, among others, assume all of the Organization's loan commitments and overdue payables arising from business transportation dealings. The Organization has initiated steps to implement the Act referred to above.

As discussed in Note 22 to the financial statements, the future useful lives of, and economic benefits associated with, the bulk of the existing tangible fixed assets are dependent upon the availability of funding and future decisions regarding their renovation, modernization and rationalization. Due to the existing uncertainties in the above areas, the ultimate useful lives of, and economic benefits associated with, the existing tangible fixed assets cannot be presently determined and accordingly no adjustment to the valuation of tangible fixed assets has been made in the financial statements.

As discussed in Note 19 to the financial statements, a complete environmental audit of the Organization has not been performed. Potential costs associated with environmental issues to be ultimately incurred by the Organization, if any, cannot be



Ověřili jsme též soulad ostatních finančních informací uvedených v této výroční zprávě s auditovanou účetní závěrkou. Za úplnost a správnost výroční zprávy je odpovědný generální ředitel organizace. Podle našeho názoru jsou ostatní finanční informace uvedené v této výroční zprávě ve všech významných aspektech v souladu s námi auditovanou účetní závěrkou.

V Praze dne 10. června 2002

Auditorská společnost:

Deloitte & Touche spol. s r.o.

Osvědčení č. 79

Odpovědný auditor:

Karel Hampl

Osvědčení č. 0005

presently determined and accordingly no adjustment has been made in the financial statements.

As further discussed in Note 19 to the financial statements, the Organization has historically had a substantial balance of overdue payables which can lead to penalties and default interest. The expenses that may be ultimately incurred by the Organization in this respect cannot be presently determined. Accordingly, no adjustment has been made in the financial statements in respect of these matters."

We have read other financial information included in this annual report for consistency with the audited financial statements. The responsibility for the completeness and correctness of the annual report rests with the General Director of the Organization. In our opinion, other financial information included in this annual report is consistent, in all material respects, with the audited financial statements.

Prague, 10 June 2002

Audit firm:

Deloitte & Touche spol. s r.o.

Certificate no. 79

Statutory auditor:

Karel Hampl

Certificate no. 0005

Účetní závěrka

Financial Statement

054

ROZVAHA V PLNÉM ROZSAHU K 31. PROSINCI 2001 (v tis. Kč)

| označ. AKTIVA | | řád. | Běžné účetní období | | | Minulé účetní období |
|---------------|---|------------|---------------------|---------------------|--------------------|----------------------|
| a | b | c | Brutto 1 | Korekce 2 | Netto 3 | Netto 4 |
| | AKTIVA CELKEM (ř. 02+03+28+55) | 001 | 254 661 759 | -114 914 928 | 139 746 831 | 128 054 679 |
| A. | Pohledávky za upsané vlastní kapitál | 002 | | | | |
| B. | Stálá aktiva (ř. 04+12+22) | 003 | 240 142 150 | -113 884 654 | 126 257 496 | 116 325 075 |
| B.I. | Nehmotný investiční majetek (ř. 05 až 11) | 004 | 2 594 489 | -2 472 288 | 122 201 | 115 678 |
| B.I. 1. | Zřizovací výdaje | 005 | | | | |
| | 2. Nehmotné výsledky výzkumné a obdobné činnosti | 006 | 35 136 | -33 549 | 1 587 | 7 063 |
| | 3. Software | 007 | 784 859 | -699 832 | 85 027 | 44 469 |
| | 4. Ocenitelná práva | 008 | 1 730 033 | -1 729 089 | 944 | |
| | 5. Jiný nehmotný investiční majetek | 009 | 10 118 | -9 818 | 300 | 1 419 |
| | 6. Nedokončené nehmotné investice | 010 | 34 343 | | 34 343 | 62 706 |
| | 7. Poskytnuté zálohy na nehmotný investiční majetek | 011 | | | | 21 |
| B.II. | Hmotný investiční majetek (ř. 13 až 21) | 012 | 237 506 572 | -111 411 966 | 126 094 606 | 116 170 498 |
| B.II. 1. | Pozemky | 013 | 12 981 607 | | 12 981 607 | 12 973 789 |
| | 2. Budovy, haly a stavby | 014 | 139 280 864 | -71 988 601 | 67 292 263 | 60 332 373 |
| | 3. Samostatné movité věci a soubory movitých věcí | 015 | 66 108 545 | -39 228 389 | 26 880 156 | 25 705 586 |
| | 4. Pěstitelské celky trvalých porostů | 016 | 23 | | 23 | |
| | 5. Základní stádo a tažná zvířata | 017 | | | | |
| | 6. Jiný hmotný investiční majetek | 018 | 261 590 | -116 073 | 145 517 | 126 061 |
| | 7. Nedokončené hmotné investice | 019 | 16 867 765 | -78 903 | 16 788 862 | 15 445 538 |
| | 8. Poskytnuté zálohy na hmotný investiční majetek | 020 | 2 006 178 | | 2 006 178 | 1 587 151 |
| | 9. Opravná položka k nabytému majetku | 021 | | | | |
| B.III. | Finanční investice (ř. 23 až 27) | 022 | 41 089 | -400 | 40 689 | 38 899 |
| B.III.1. | Podílové cenné papíry a vklady v podnicích s rozhodujícím vlivem | 023 | 29 910 | | 29 910 | 29 910 |
| | 2. Podílové cenné papíry a vklady v podnicích s podstatným vlivem | 024 | 1 312 | | 1 312 | 822 |
| | 3. Ostatní investiční cenné papíry a vklady | 025 | 6 717 | -400 | 6 317 | 6 317 |
| | 4. Půjčky podnikům ve skupině | 026 | | | | |
| | 5. Jiné finanční investice | 027 | 3 150 | | 3 150 | 1 850 |



BALANCE SHEET FULL VERSION AS OF 31 DECEMBER 2001 (in CZK thousand)

| Deno- tation | ASSETS | Row | Current accounting period | | | Prev. period Net |
|-----------------|--|------------|---------------------------|---------------------|--------------------|------------------------|
| | | | Gross | Adjustment | Net | |
| a | b | c | 1 | 2 | 3 | 4 |
| | TOTAL ASSETS (R. 02+03+28+55) | 001 | 254,661,759 | -114,914,928 | 139,746,831 | 128,054,679 |
| A. | Receivables for subscribed capital | 002 | | | | |
| B. | Fixed assets (R. 04+12+22) | 003 | 240,142,150 | -113,884,654 | 126,257,496 | 116,325,075 |
| B.I. | Intangible fixed assets (R. 05 to 11) | 004 | 2,594,489 | -2,472,288 | 122,201 | 115,678 |
| B.I. 1. | Incorporation costs | 005 | | | | |
| | 2. Research and development | 006 | 35,136 | -33,549 | 1,587 | 7,063 |
| | 3. Software | 007 | 784,859 | -699,832 | 85,027 | 44,469 |
| | 4. Valuable rights (patents, licences, know-how) | 008 | 1,730,033 | -1,729,089 | 944 | |
| | 5. Other intangible fixed assets | 009 | 10,118 | -9,818 | 300 | 1,419 |
| | 6. Intangible fixed assets not-in-use | 010 | 34,343 | | 34,343 | 62,706 |
| | 7. Prepayments for intangible fixed assets | 011 | | | | 21 |
| B.II. | Tangible fixed assets (R. 13 to 21) | 012 | 237,506,572 | -111,411,966 | 126,094,606 | 116,170,498 |
| B.II. 1. | Land | 013 | 12,981,607 | | 12,981,607 | 12,973,789 |
| | 2. Structures | 014 | 139,280,864 | -71,988,601 | 67,292,263 | 60,332,373 |
| | 3. Machinery, tools & equipment, vehicles and fixtures | 015 | 66,108,545 | -39,228,389 | 26,880,156 | 25,705,586 |
| | 4. Perennial crops | 016 | 23 | | 23 | |
| | 5. Breeding and draught animals | 017 | | | | |
| | 6. Other tangible fixed assets | 018 | 261,590 | -116,073 | 145,517 | 126,061 |
| | 7. Tangible fixed assets not-in-use | 019 | 16,867,765 | -78,903 | 16,788,862 | 15,445,538 |
| | 8. Prepayments for tangible fixed assets | 020 | 2,006,178 | | 2,006,178 | 1,587,151 |
| | 9. Adjustments to acquired assets (goodwill) | 021 | | | | |
| B.III. | Non-current financial assets (R. 23 to 27) | 022 | 41,089 | -400 | 40,689 | 38,899 |
| B.III.1. | Shares and ownership interests in subsidiaries | 023 | 29,910 | | 29,910 | 29,910 |
| | 2. Shares and ownership interests in associates | 024 | 1,312 | | 1,312 | 822 |
| | 3. Other securities and ownership interests | 025 | 6,717 | -400 | 6,317 | 6,317 |
| | 4. Intercompany loans | 026 | | | | |
| | 5. Other non-current financial assets | 027 | 3,150 | | 3,150 | 1,850 |

Účetní závěrka

Financial Statement

056

| označ. AKTIVA (pokračování) | | řád. | Běžné účetní období | | | Minulé účetní období |
|-----------------------------|---|------------|---------------------|---------------------|--------------------|----------------------|
| a | b | c | Brutto 1 | Korekce 2 | Netto 3 | Netto 4 |
| C. | Oběžná aktiva (ř. 29+36+42+51) | 028 | 12 424 366 | -1 030 274 | 11 394 092 | 9 218 596 |
| C.I. | Zásoby (ř. 30 až 35) | 029 | 1 739 258 | -9 188 | 1 730 070 | 1 737 118 |
| C.I. 1. | Materiál | 030 | 1 721 785 | -9 188 | 1 712 597 | 1 721 056 |
| | 2. Nedokončená výroba a polotovary | 031 | 10 303 | | 10 303 | 9 364 |
| | 3. Výrobky | 032 | | | | |
| | 4. Zvířata | 033 | 13 | | 13 | 12 |
| | 5. Zboží | 034 | 6 617 | | 6 617 | 6 674 |
| | 6. Poskytnuté zálohy na zásoby | 035 | 540 | | 540 | 12 |
| C.II. | Dlouhodobé pohledávky (ř. 37 až 41) | 036 | 56 532 | -24 020 | 32 512 | 36 263 |
| C.II. 1. | Pohledávky z obchodního styku | 037 | 11 249 | | 11 249 | 10 101 |
| | 2. Pohledávky ke společníkům a sdružení | 038 | | | | |
| | 3. Pohledávky v podnicích s rozhodujícím vlivem | 039 | | | | |
| | 4. Pohledávky v podnicích s podstatným vlivem | 040 | | | | |
| | 5. Jiné pohledávky | 041 | 45 283 | -24 020 | 21 263 | 26 162 |
| C.III. | Krátkodobé pohledávky (ř. 43 až 50) | 042 | 8 554 369 | -997 066 | 7 557 303 | 4 793 666 |
| C.III.1. | Pohledávky z obchodního styku | 043 | 3 721 822 | -994 814 | 2 727 008 | 3 840 050 |
| | 2. Pohledávky ke společníkům a sdružení | 044 | | | | |
| | 3. Sociální zabezpečení | 045 | | | | |
| | 4. Stát - daňové pohledávky | 046 | 429 285 | | 429 285 | 584 177 |
| | 5. Odložená daňová pohledávka | 047 | | | | |
| | 6. Pohledávky v podnicích s rozhodujícím vlivem | 048 | | | | |
| | 7. Pohledávky v podnicích s podstatným vlivem | 049 | | | | |
| | 8. Jiné pohledávky | 050 | 4 403 262 | -2 252 | 4 401 010 | 369 439 |
| C.IV. | Finanční majetek (ř. 52 až 54) | 051 | 2 074 207 | | 2 074 207 | 2 651 549 |
| C.IV.1. | Peníze | 052 | 242 992 | | 242 992 | 207 005 |
| | 2. Účty v bankách | 053 | 1 831 215 | | 1 831 215 | 2 380 534 |
| | 3. Krátkodobý finanční majetek | 054 | | | | 64 010 |
| D. | Ostatní aktiva - přechodné účty aktiv (ř. 56 a 60) | 055 | 2 095 243 | | 2 095 243 | 2 511 008 |
| D.I. | Časové rozlišení (ř. 57 až 59) | 056 | 411 868 | | 411 868 | 972 096 |
| D.I. 1. | Náklady příštích období | 057 | 19 627 | | 19 627 | 13 164 |
| | 2. Příjmy příštích období | 058 | 2 322 | | 2 322 | 33 162 |
| | 3. Kurzové rozdíly aktivní | 059 | 389 919 | | 389 919 | 925 770 |
| D.II. | Dohadné účty aktivní | 060 | 1 683 375 | | 1 683 375 | 1 538 912 |
| | Kontrolní číslo (ř. 1 až 60) | 099 | 1016 963 661 | -459 659 712 | 557 303 949 | 510 679 804 |



| Denotation | ASSETS (continued) | Row | Current accounting period | | | Prev. period |
|---------------|---|------------|---------------------------|---------------------|--------------------|--------------------|
| | | | Gross | Adjustment | Net | Net |
| a | b | c | 1 | 2 | 3 | 4 |
| C. | Current assets (R. 29+36+42+51) | 028 | 12,424,366 | -1,030,274 | 11,394,092 | 9,218,596 |
| C.I. | Stocks (R. 30 to 35) | 029 | 1,739,258 | -9,188 | 1,730,070 | 1,737,118 |
| C.I. 1. | Materials | 030 | 1,721,785 | -9,188 | 1,712,597 | 1,721,056 |
| | 2. Work-in-progress and semi-finished products | 031 | 10,303 | | 10,303 | 9,364 |
| | 3. Finished products | 032 | | | | |
| | 4. Livestock | 033 | 13 | | 13 | 12 |
| | 5. Purchased goods for resale | 034 | 6,617 | | 6,617 | 6,674 |
| | 6. Advance payments for stocks | 035 | 540 | | 540 | 12 |
| C.II. | Long-term receivables (R. 37 to 41) | 036 | 56,532 | -24,020 | 32,512 | 36,263 |
| C.II. 1. | Trade receivables | 037 | 11,249 | | 11,249 | 10,101 |
| | 2. Receivables from partners and consortium members | 038 | | | | |
| | 3. Amounts receivable from subsidiaries | 039 | | | | |
| | 4. Amounts receivable from associates | 040 | | | | |
| | 5. Other receivables | 041 | 45,283 | -24,020 | 21,263 | 26,162 |
| C.III. | Short-term receivables (R. 43 to 50) | 042 | 8,554,369 | -997,066 | 7,557,303 | 4,793,666 |
| C.III.1. | Trade receivables | 043 | 3,721,822 | -994,814 | 2,727,008 | 3,840,050 |
| | 2. Receivables from partners and consortium members | 044 | | | | |
| | 3. Social security | 045 | | | | |
| | 4. Taxes receivable | 046 | 429,285 | | 429,285 | 584,177 |
| | 5. Deferred tax asset | 047 | | | | |
| | 6. Amounts receivable from subsidiaries | 048 | | | | |
| | 7. Amounts receivable from associates | 049 | | | | |
| | 8. Other receivables | 050 | 4,403,262 | -2,252 | 4,401,010 | 369,439 |
| C.IV. | Cash and cash equivalents (R. 52 to 54) | 051 | 2,074,207 | | 2,074,207 | 2,651,549 |
| C.IV.1. | Cash on hand | 052 | 242,992 | | 242,992 | 207,005 |
| | 2. Cash held with banks | 053 | 1,831,215 | | 1,831,215 | 2,380,534 |
| | 3. Current financial assets | 054 | | | | 64,010 |
| D. | Other assets (R. 56 and 60) | 055 | 2,095,243 | | 2,095,243 | 2,511,008 |
| D.I. | Temporary assets (R. 57 to 59) | 056 | 411,868 | | 411,868 | 972,096 |
| D.I. 1. | Deferred expenses | 057 | 19,627 | | 19,627 | 13,164 |
| | 2. Accrued income | 058 | 2,322 | | 2,322 | 33,162 |
| | 3. Foreign exchange translation losses | 059 | 389,919 | | 389,919 | 925,770 |
| D.II. | Estimated assets | 060 | 1,683,375 | | 1,683,375 | 1,538,912 |
| | Control number (R. 1 to 60) | 099 | 1016,963,661 | -459,659,712 | 557,303,949 | 510,679,804 |

Účetní závěrka

Financial Statement

058

| označ | PASIVA | řad. | Běžné účetní období | Min. účetní období |
|---------------|---|-----------|---------------------|--------------------|
| a | b | c | 5 | 6 |
| | PASIVA CELKEM (ř. 62+79+105) | 61 | 139 746 831 | 128 054 679 |
| A | Vlastní kapitál (ř. 63+66+71+75+78) | 62 | 85 197 997 | 82 997 975 |
| A.I. | Základní kapitál (ř. 64+65) | 63 | 79 400 342 | 79 549 548 |
| A.I. 1. | Základní kapitál | 64 | 79 400 342 | 79 549 548 |
| | 2. Vlastní akcie | 65 | | |
| A.II. | Kapitálové fondy (ř. 67 až 70) | 66 | 31 134 358 | 24 727 306 |
| A.II. 1. | Emisní saldo | 67 | | |
| | 2. Ostatní kapitálové fondy | 68 | 31 134 358 | 24 727 306 |
| | 3. Oceňovací rozdíly z přečtenování majetku | 69 | | |
| | 4. Oceňovací rozdíly z kapitálových účastí | 70 | | |
| A.III. | Fondy ze zisku (ř. 72+73+74) | 71 | 415 708 | 378 968 |
| A.III. 1. | Zákonný rezervní fond | 72 | | |
| | 2. Nedělitelný fond | 73 | | |
| | 3. Statutární a ostatní fondy | 74 | 415 708 | 378 968 |
| A.IV. | Hospodářský výsledek minulých let (ř. 76+77) | 75 | -21 657 847 | -16 797 204 |
| A.IV. 1. | Nedělitelný zisk minulých let | 76 | | |
| | 2. Neuhrazená ztráta minulých let | 77 | -21 657 847 | -16 797 204 |
| A.V. | Hospodářský výsledek běžného účetního období (+/-) [ř. 01-(+63+66+71+75+79+105)] | 78 | -4 094 564 | -4 860 643 |
| B. | Cizí zdroje (ř. 80+84+91+101) | 79 | 50 427 625 | 43 616 307 |
| B.I. | Rezervy (ř. 81+82+83) | 80 | 499 758 | 75 330 |
| B.I. 1. | Rezervy zákonné | 81 | | |
| | 2. Rezerva na kurzové ztráty | 82 | 387 701 | 4 247 |
| | 3. Ostatní rezervy | 83 | 112 057 | 71 083 |
| B.II. | Dlouhodobé závazky (ř. 85 až 90) | 84 | 4 126 131 | 3 424 121 |
| B.II. 1. | Závazky k podnikům s rozhodujícím vlivem | 85 | | |
| | 2. Závazky k podnikům s podstatným vlivem | 86 | | |
| | 3. Dlouhodobé přijaté zálohy | 87 | 710 | 817 |
| | 4. Emitované dluhopisy | 88 | | |
| | 5. Dlouhodobé směnky k úhradě | 89 | | |
| | 6. Jiné dlouhodobé závazky | 90 | 4 125 421 | 3 423 304 |



| Denotation | LIABILITIES AND EQUITY | Row | Current accounting period | Previous accounting period |
|---------------|---|-----------|------------------------------|-------------------------------|
| a | b | c | 5 | 6 |
| | TOTAL LIABILITIES (R. 62+79+105) | 61 | 139,746,831 | 128,054,679 |
| A | Equity (R. 63+66+71+75+78) | 62 | 85,197,997 | 82,997,975 |
| A.I. | Share capital (R. 64+65) | 63 | 79,400,342 | 79,549,548 |
| A.I. 1. | Share capital | 64 | 79,400,342 | 79,549,548 |
| | 2. Treasury shares | 65 | | |
| A.II. | Capital funds (R. 67 to 70) | 66 | 31,134,358 | 24,727,306 |
| A.II. 1. | Share premium | 67 | | |
| | 2. Other capital funds | 68 | 31,134,358 | 24,727,306 |
| | 3. Gains or losses from revaluation of assets | 69 | | |
| | 4. | 70 | | |
| A.III. | Funds created from profits (R. 72+73+74) | 71 | 415,708 | 378,968 |
| A.III.1. | Statutory reserve fund | 72 | | |
| | 2. Non-distributable fund | 73 | | |
| | 3. Statutory and other funds | 74 | 415,708 | 378,968 |
| A.IV. | Retained profit or loss from prior years (R. 76+77) | 75 | -21,657,847 | -16,797,204 |
| A.IV.1. | Retained earnings from previous years | 76 | | |
| | 2. Accumulated losses from previous years | 77 | -21,657,847 | -16,797,204 |
| A.V. | Profit or loss of current year (+/-) [R. 01-(+63+66+71+75+79+105)] | 78 | -4,094,564 | -4,860,643 |
| B. | Liabilities (R. 80+84+91+101) | 79 | 50,427,625 | 43,616,307 |
| B.I. | Reserves (R. 81+82+83) | 80 | 499,758 | 75,330 |
| B.I. 1. | Statutory reserves | 81 | | |
| | 2. Reserve for foreign exchange losses | 82 | 387,701 | 4,247 |
| | 3. Other reserves | 83 | 112,057 | 71,083 |
| B.II. | Long-term liabilities (R. 85 to 90) | 84 | 4,126,131 | 3,424,121 |
| B.II. 1. | Long-term payables to subsidiaries | 85 | | |
| | 2. Long-term payables to associates | 86 | | |
| | 3. Long-term advances received | 87 | 710 | 817 |
| | 4. Bonds issued | 88 | | |
| | 5. Long-term bills of exchange to be paid | 89 | | |
| | 6. Other long-term payables | 90 | 4,125,421 | 3,423,304 |

Účetní závěrka

Financial Statement

060

| označ | PASIVA (pokračování) | řad. | Běžné účetní období | Min. účetní období |
|---------------|---|------------|---------------------|--------------------|
| a | b | c | 5 | 6 |
| B.III. | Krátkodobé závazky (ř. 92 až 100) | 91 | 9 653 442 | 8 833 562 |
| B.III.1. | Závazky z obchodního styku | 92 | 6 889 813 | 6 364 148 |
| | 2. Závazky ke společníkům a sdružení | 93 | | |
| | 3. Závazky k zaměstnancům | 94 | 1 170 410 | 1 158 909 |
| | 4. Závazky ze sociálního zabezpečení | 95 | 605 182 | 641 903 |
| | 5. Stát - daňové závazky a dotace | 96 | 630 563 | 414 885 |
| | 6. Odložený daňový závazek | 97 | | |
| | 7. Závazky k podnikům s rozhodujícím vlivem | 98 | | |
| | 8. Závazky k podnikům s podstatným vlivem | 99 | | |
| | 9. Jiné závazky | 100 | 357 474 | 253 717 |
| B.IV. | Bankovní úvěry a výpomoci (ř. 102 až 104) | 101 | 36 148 294 | 31 283 294 |
| B.IV.1. | Bankovní úvěry dlouhodobé | 102 | 33 794 501 | 30 040 933 |
| | 2. Běžné bankovní úvěry | 103 | 2 353 793 | 1 242 361 |
| | 4. Krátkodobé finanční výpomoci | 104 | | |
| C. | Ostatní pasiva - přechodné účty pasiv (ř. 106+110) | 105 | 4 121 209 | 1 440 397 |
| C.I. | Časové rozlišení (ř. 107 až 109) | 106 | 2 736 090 | 762 539 |
| C.I. 1. | Výdaje příštích období | 107 | 98 050 | 69 130 |
| | 2. Výnosy příštích období | 108 | 480 104 | 274 251 |
| | 3. Kurzové rozdíly pasivní | 109 | 2 157 936 | 419 158 |
| C.II. | Dohadné účty pasivní | 110 | 1 385 119 | 677 858 |
| | Kontrolní číslo (ř. 61 až 110) | 999 | 561 696 769 | 516 401 501 |



| Denotation | LIABILITIES AND EQUITY (continued) | Row | Current accounting period | Previous accounting period |
|---------------|--|------------|------------------------------|-------------------------------|
| a | b | c | 5 | 6 |
| B.III. | Short-term liabilities (R. 92 to 100) | 91 | 9,653,442 | 8,833,562 |
| B.III.1. | Trade payables | 92 | 6,889,813 | 6,364,148 |
| | 2. Payables to partners and consortium members | 93 | | |
| | 3. Payables to employees | 94 | 1,170,410 | 1,158,909 |
| | 4. Social security | 95 | 605,182 | 641,903 |
| | 5. Taxes payable and subsidies | 96 | 630,563 | 414,885 |
| | 6. Deferred tax liability | 97 | | |
| | 7. Payables to subsidiaries | 98 | | |
| | 8. Payables to associates | 99 | | |
| | 9. Other payables | 100 | 357,474 | 253,717 |
| B.IV. | Bank loans and borrowings (R. 102 to 104) | 101 | 36,148,294 | 31,283,294 |
| B.IV.1. | Long-term bank loans | 102 | 33,794,501 | 30,040,933 |
| | 2. Short-term bank loans | 103 | 2,353,793 | 1,242,361 |
| | 4. Short-term borrowings | 104 | | |
| C. | Other liabilities (R. 106+110) | 105 | 4,121,209 | 1,440,397 |
| C.I. | Temporary liabilities (R. 107 to 109) | 106 | 2,736,090 | 762,539 |
| C.I. 1. | Accrued expenses | 107 | 98,050 | 69,130 |
| | 2. Deferred income | 108 | 480,104 | 274,251 |
| | 3. Foreign exchange translation gains | 109 | 2,157,936 | 419,158 |
| C.II. | Estimated liabilities | 110 | 1,385,119 | 677,858 |
| | Control number (R. 61 to 110) | 999 | 561,696,769 | 516,401,501 |

Účetní závěrka

Financial Statement

062

VÝKAZ ZISKU A ZTRÁT V PLNÉM ZNĚNÍ K 31. PROSINCI 2001 (v tis. Kč)

| ozn. | Text | Číslo řád. | Skutečnost v účetním období sledovaném | minulém |
|------------|--|------------|--|-------------------|
| a | b | c | 1 | 2 |
| I. | Tržby za prodej zboží | 1 | 125 084 | 121 986 |
| A. | Náklady vynaložené na prodané zboží | 2 | 101 495 | 98 577 |
| + | Obchodní marže (ř. 01-02) | 3 | 23 589 | 23 409 |
| II. | Výkony (ř. 05+06+07) | 4 | 27 503 618 | 28 145 965 |
| II. 1. | Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb | 5 | 27 109 799 | 27 731 522 |
| II. 2. | Změna stavu vnitropodnikových zásob vlastní výroby | 6 | 939 | -15 620 |
| II. 3. | Aktivace | 7 | 392 880 | 430 063 |
| B. | Výkonová spotřeba (ř. 09+0) | 8 | 14 238 748 | 13 723 825 |
| B. 1. | Spotřeba materiálu a energie | 9 | 7 558 950 | 7 314 516 |
| B. 2. | Služby | 10 | 6 679 798 | 6 409 309 |
| + | Přidaná hodnota (ř. 03+04-08) | 11 | 13 288 459 | 14 445 549 |
| C. | Osobní náklady (ř. 13 až 16) | 12 | 21 494 803 | 20 724 517 |
| C. 1. | Mzdové náklady | 13 | 15 737 421 | 15 217 520 |
| C. 2. | Odměny členům orgánů společnosti a družstva | 14 | 462 | 466 |
| C. 3. | Náklady na sociální zabezpečení | 15 | 5 450 255 | 5 296 485 |
| C. 4. | Sociální náklady | 16 | 306 665 | 210 046 |
| D. | Daně a poplatky | 17 | 72 177 | 125 970 |
| E. | Odpisy nehmotného a hmotného investičního majetku | 18 | 5 816 196 | 5 533 380 |
| III. | Tržby z prodeje investičního majetku a materiálu | 19 | 229 570 | 375 546 |
| F. | Zůstatková cena prodaného investičního majetku a materiálu | 20 | 100 824 | 126 693 |
| IV. | Zúčtování rezerv a časového rozlišení provozních výnosů | 21 | 71 083 | 71 859 |
| G. | Tvorba rezerv a časového rozlišení provozních nákladů | 22 | 112 057 | 67 530 |
| V. | Zúčtování opravných položek do provozních výnosů | 23 | 107 344 | 281 456 |
| H. | Zúčtování opravných položek do provozních nákladů | 24 | 292 471 | 185 348 |
| VI. | Ostatní provozní výnosy | 25 | 13 665 016 | 8 863 347 |
| I. | Ostatní provozní náklady | 26 | 692 104 | 769 003 |
| VII. | Převod provozních výnosů | 27 | | |
| J. | Převod provozních nákladů | 28 | | |
| * | Provozní hospodářský výsledek | | | |
| | [ř. 11-12-17-8+19-20+21-22+23-24+25-26+(-27)-(-28)] | 29 | -1 219 160 | -3 494 684 |
| VIII. | Tržby z prodeje cenných papírů a vkladů | 30 | | |
| K. | Prodané cenné papíry a vklady | 31 | | |
| IX. | Výnosy z finančních investic (ř. 33+34+35) | 32 | 402 | 409 |
| IX. 1. | Výnosy z cenných papírů a vkladů v podnicích ve skupině | 33 | | |
| IX. 2. | Výnosy z ostatních investičních cenných papírů a vkladů | 34 | | |
| IX. 3. | Výnosy z ostatních finančních investic | 35 | 402 | 409 |
| X. | Výnosy z krátkodobého finančního majetku | 36 | 116 | 602 |



PROFIT & LOSS ACCOUNT FULL VERSION YEAR ENDED 31 DECEMBER 2001 (in CZK thousand)

| Deno- tation a | Item b | Row c | Accounting period | |
|----------------------|--|-----------|-------------------|-------------------|
| | | | current 1 | previous 2 |
| I | Sales of goods purchased for resale | 1 | 125,084 | 121,986 |
| A. | Cost of goods sold | 2 | 101,495 | 98,577 |
| + | Gross margin (R. 01-02) | 3 | 23,589 | 23,409 |
| II. | Production (R. 05+06+07) | 4 | 27,503,618 | 28,145,965 |
| II. | 1. Sale of own products and services | 5 | 27,109,799 | 27,731,522 |
| II. | 2. Change in finished goods and work-in-progress | 6 | 939 | -15,620 |
| II. | 3. Own work capitalized | 7 | 392,880 | 430,063 |
| B. | Purchased consumables and services (R. 09+0) | 8 | 14,238,748 | 13,723,825 |
| B. | 1. Consumables | 9 | 7,558,950 | 7,314,516 |
| B. | 2. Services | 10 | 6,679,798 | 6,409,309 |
| + | Added value (R. 03+04-08) | 11 | 13,288,459 | 14,445,549 |
| C. | Staff costs (R. 13 to 16) | 12 | 21,494,803 | 20,724,517 |
| C. | 1. Wages and salaries | 13 | 15,737,421 | 15,217,520 |
| C. | 2. Remuneration of board members | 14 | 462 | 466 |
| C. | 3. Social insurance | 15 | 5,450,255 | 5,296,485 |
| C. | 4. Social benefits | 16 | 306,665 | 210,046 |
| D. | Taxes and charges | 17 | 72,177 | 125,970 |
| E. | Depreciation of intangible and tangible fixed assets | 18 | 5,816,196 | 5,533,380 |
| III. | Sale of fixed assets and material | 19 | 229,570 | 375,546 |
| F. | Net book value of fixed assets and material sold | 20 | 100,824 | 126,693 |
| IV. | Drawing of reserves, additions to complex deferred expenses | 21 | 71,083 | 71,859 |
| G. | Additions to reserves, settlement of complex deferred expenses | 22 | 112,057 | 67,530 |
| V. | Drawing of provisions and depreciation of negative goodwill | 23 | 107,344 | 281,456 |
| H. | Creation of provisions and depreciation of goodwill | 24 | 292,471 | 185,348 |
| VI. | Other operating income | 25 | 13,665,016 | 8,863,347 |
| I. | Other operating expenses | 26 | 692,104 | 769,003 |
| VII. | Transfer of operating income | 27 | | |
| J. | Transfer of operating expenses | 28 | | |
| * | Operating profit or loss | | | |
| | [R. 11-12-17-8+19-20+21-22+23-24+25-26+(-27)-(-28)] | 29 | -1,219,160 | -3,494,684 |
| VIII. | Proceeds from sale of securities and ownership interests | 30 | | |
| K. | Cost of securities and ownership interests sold | 31 | | |
| IX. | Income from non-current financial assets (R. 33+34+35) | 32 | 402 | 409 |
| IX. | 1. Income from intercompany securities and ownership interests | 33 | | |
| IX. | 2. Income from other securities and ownership interests | 34 | | |
| IX. | 3. Income from other non-current financial assets | 35 | 402 | 409 |
| X. | Income from current financial assets | 36 | 116 | 602 |

Účetní závěrka

Financial Statement

064

| ozn. | Text (pokračování) | Číslo řád. | Skutečnost v účetním období | |
|-------|--|---------------|-----------------------------|--------------|
| | | | sledovaném 1 | minulém 2 |
| a | b | c | | |
| XI. | Zúčtování rezerv do finančních výnosů | 37 | 538 546 | 2 518 |
| L. | Tvorba rezerv na finanční náklady | 38 | | 4 247 |
| XII. | Zúčtování opravných položek do finančních výnosů | 39 | | |
| M. | Zúčtování opravných položek do finančních nákladů | 40 | | |
| XIII. | Výnosové úroky | 41 | 57 934 | 105 192 |
| N. | Nákladové úroky | 42 | 1 486 909 | 1 558 545 |
| XIV. | Ostatní finanční výnosy | 43 | 83 211 | 107 422 |
| O. | Ostatní finanční náklady | 44 | 246 371 | 327 577 |
| XV. | Převod finančních výnosů | 45 | | |
| P. | Převod finančních nákladů | 46 | | |
| * | Hospodářský výsledek z finančních operací [ř. 30-31+32+36+37-38+39-40+41-42+43-44+(-44)-(-46)] | 47 | -1 053 071 | -1 674 226 |
| R. | Daň z příjmů za běžnou činnost (ř. 49+50) | 48 | | |
| R. 1. | - splatná | 49 | | |
| R. 2. | - odložená | 50 | | |
| | | 51 | | |
| ** | Hospodářský výsledek za běžnou činnost (ř. 29+47-48) | 52 | -2 272 231 | -5 168 910 |
| XVI. | Mimořádné výnosy | 53 | 135 624 | 311 333 |
| S. | Mimořádné náklady | 54 | 1 957 957 | 3 066 |
| T. | Daň z příjmů z mimořádné činnosti (ř. 56+57) | 55 | | |
| T. 1. | - splatná | 56 | | |
| T. 2. | - odložená | 57 | | |
| * | Mimořádný hospodářský výsledek (ř. 53-54-55) | 58 | -1 822 333 | 308 267 |
| U. | Převod podílů na hospodářském výsledku společníkům (+ /-) | 59 | | |
| *** | Hospodářský výsledek za účetní období (+/-) (ř. 52+58-59) | 60 | -4 094 564 | -4 860 643 |
| | Hospodářský výsledek před zdaněním (+/-) (ř. 29+47+53-59) | 61 | -4 094 564 | -4 860 643 |
| | Kontrolní číslo (ř. 01 až 61) | 99 | 151 123 356 | 138 948 748 |



| Deno- tation a | Item (continued) b | Row c | Accounting period | |
|----------------------|---|----------|-------------------|---------------|
| | | | current 1 | previous 2 |
| XI. | Drawing of financial reserves | 37 | 538,546 | 2,518 |
| L. | Additions to financial reserves | 38 | | 4,247 |
| XII. | Settlement of provisions | 39 | | |
| M. | Additions to provisions | 40 | | |
| XIII. | Interest income | 41 | 57,934 | 105,192 |
| N. | Interest expense | 42 | 1,486,909 | 1,558,545 |
| XIV. | Other financial income | 43 | 83,211 | 107,422 |
| O. | Other financial expenses | 44 | 246,371 | 327,577 |
| XV. | Transfer of financial income | 45 | | |
| P. | Transfer of financial expenses | 46 | | |
| * | Financial profit or loss [R. 30-31+32+36+37-38+39-40+41-42+43-44+(-44)-(-46)] | 47 | -1,053,071 | -1,674,226 |
| R. | Income tax on ordinary activities (R. 49+50) | 48 | | |
| R. | 1. - due | 49 | | |
| R. | 2. - deferred | 50 | | |
| | | 51 | | |
| ** | Profit or loss from ordinary activities (R. 29+47-48) | 52 | -2,272,231 | -5,168,910 |
| XVI. | Extraordinary income | 53 | 135,624 | 311,333 |
| S. | Extraordinary expenses | 54 | 1,957,957 | 3,066 |
| T. | Income tax on extraordinary activities (R. 56+57) | 55 | | |
| T. | 1. - due | 56 | | |
| T. | 2. - deferred | 57 | | |
| * | Extraordinary profit or loss (R. 53-54-55) | 58 | -1,822,333 | 308,267 |
| U. | Transfer of shares on profit or loss of partnership to partners (+/-) | 59 | | |
| *** | Profit or loss of the current year (+/-) (R. 52+58-59) | 60 | -4,094,564 | -4,860,643 |
| | Profit or loss of the current year before taxation (+/-) (R. 29+47+53-59) | 61 | -4,094,564 | -4,860,643 |
| | Control number (R. 01 to 61) | 99 | 151,123,356 | 138,948,748 |

Účetní závěrka

Financial Statement

066

PŘEHLED O PENĚŽNÍCH TOCÍCH (CASH FLOW) V PLNÉM ROZSAHU K 31. 12. 2001 (v tis. Kč)

| ozn. | Text | Skutečnost v účetním období | |
|--------------|---|-----------------------------|--------------------|
| | | sledovaném | minulém |
| P. | Stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů na začátku účetního období | 2 587 539 | 1 635 102 |
| | Peněžní toky z hlavní výdělečné činnosti (provozní činnosti) | | |
| Z. | Účetní zisk nebo ztráta z běžné činnosti před zdaněním | -2 272 231 | -5 168 910 |
| A.1. | Úpravy o nepeněžní operace | 9 313 430 | 6 840 472 |
| A.1.1. | Odpisy stálých aktiv (+) s výjimkou zůstatkové ceny prodaných stálých aktiv, odpis pohledávek (+), a dále umořování opravné položky k nabytému majetku (+/-) | 6 003 609 | 5 811 899 |
| A.1.2. | Změna stavu opravných položek, rezerv a změna zůstatků přechodných účtů aktiv a pasiv (+/-) tj. časové rozlišení nákladů a výnosů a kurzových rozdílů | 1 933 384 | -363 774 |
| A.1.3. | Zisk (ztráta) z prodeje stálých aktiv (-/+) včetně oceňovacích rozdílů z kapitálových účastí (vyúčtování to výnosů "-.", nákladů "+") | -52 537 | -61 006 |
| A.1.4. | Výnosy z dividend a podílů na zisku s výjimkou podniků, jejichž předmětem činnosti je investiční činnost (investiční společnosti a fondy)(-) | | |
| A.1.5. | Vyúčtované nákladové úroky (+) s výjimkou kapitalizovaných úroků a výnosové úroky (-) | 1 428 974 | 1 453 353 |
| A.* | Čistý peněžní tok z provozní činnosti před zdaněním, změnami pracovního kapitálu a mimořádnými položkami | 7 041 199 | 1 671 562 |
| A.2. | Změna potřeby pracovního kapitálu | -1 637 134 | 865 420 |
| A.2.1. | Změna stavu pohledávek z provozní činnosti (+/-) | -3 474 978 | -451 231 |
| A.2.2. | Změna stavu krátkodobých závazků z provozní činnosti (+/-) | 1 763 974 | 917 581 |
| A.2.3. | Změna stavu zásob (+/-) | 9 860 | 5 408 |
| A.2.4. | Změna stavu krátkodobého finančního majetku | 64 010 | 393 662 |
| A.** | Čistý peněžní tok z provozní činnosti před zdaněním a mimořádnými položkami | 5 404 065 | 2 536 982 |
| A.3. | Výdaje z plateb úroků s výjimkou kapitalizovaných úroků (-) | -1 354 964 | -1 558 545 |
| A.4. | Přijaté úroky s výjimkou podniků, jejichž předmětem činnosti je investiční činnost (investiční společnosti a fondy) (+) | 57 934 | 105 192 |
| A.5. | Zaplacená daň z příjmů za běžnou činnost a za doměrky daně za minulá období (-) | 3 172 | 1 130 |
| A.6. | Příjmy a výdaje spojené s mimořádnými účetními případy, které tvoří mimořádný hospodářský výsledek včetně uhrazené splatné daně z příjmů z mimořádné činnosti (+/-) | -337 019 | 312 075 |
| A.*** | Čistý peněžní tok z provozní činnosti | 3 773 188 | 1 396 834 |
| | Peněžní toky z investiční činnosti | | |
| B.1. | Výdaje spojené s pořízením stálých aktiv (-) | -16 656 815 | -14 139 940 |
| B.2. | Příjmy z prodeje stálých aktiv (+) | 67 606 | 95 156 |
| B.3. | Půjčky a úvěry spřízněným osobám (-/+) | | |
| B.*** | Čistý peněžní tok vztahující se k investiční činnosti | -16 589 209 | -14 044 784 |



CASH FLOW STATEMENT FULL VERSION AS OF 31 DECEMBER 2001 (in CZK thousand)

| Deno- tation | Item | Accounting period | |
|-----------------|--|--------------------|--------------------|
| | | current | previous |
| P. | Cash and cash equivalents at the beginning of the accounting period | 2,587,539 | 1,635,102 |
| | Cash flows from ordinary activities | | |
| Z. | Profit/(loss) from ordinary activities before tax | -2,272,231 | -5,168,910 |
| A.1. | Adjustments for non-cash transactions | 9,313,430 | 6,840,472 |
| A.1.1. | Depreciation of fixed assets(+) excluding book value of fixed assets sold, receivables write offs (+), amortization of goodwill | 6,003,609 | 5,811,899 |
| A.1.2. | Change in provisions, reserves, accruals, deferrals, estimated items and unrealised foreign exchange gains/losses | 1,933,384 | -363,774 |
| A.1.3. | Profit/(loss) on sale of fixed assets including valuation differences on financial investments | -52,537 | -61,006 |
| A.1.4. | Revenues from dividends and shares from profit, except companies where the main activity is investing activity (-) | | |
| A.1.5. | Interest expense (+) excluding capitalized interest and interest income (-) | 1,428,974 | 1,453,353 |
| A.* | Net cash flow from operating activities before tax, movements in working capital and extraordinary items | 7,041,199 | 1,671,562 |
| A.2. | Change in working capital | -1,637,134 | 865,420 |
| A.2.1. | Change in receivables from operating activities | -3,474,978 | -451,231 |
| A.2.2. | Change in short-term payables from operating activities | 1,763,974 | 917,581 |
| A.2.3. | Change in inventory | 9,860 | 5,408 |
| A.2.4. | Change in short-term investments | 64,010 | 393,662 |
| A.** | Net cash flow from operating activities before tax and extraordinary items | 5,404,065 | 2,536,982 |
| A.3. | Interest paid (-), except interest capitalised | -1,354,964 | -1,558,545 |
| A.4. | Interest received (+), except companies where the main activity is investing activity | 57,934 | 105,192 |
| A.5. | Income tax paid for operating activities, additional tax paid for previous periods (-) | 3,172 | 1,130 |
| A.6. | Receipts and expenditures relating to extraordinary activities, which create extraordinary profit or loss, including income tax paid from extraordinary activities | -337,019 | 312,075 |
| A.*** | Net cash flow from operating activities | 3,773,188 | 1,396,834 |
| | Cash flows from investing activities | | |
| B.1. | Fixed assets expenditures (-) | -16,656,815 | -14,139,940 |
| B.2. | Receipts from fixed assets sold (+) | 67,606 | 95,156 |
| B.3. | Loans provided to related parties (-/+) | | |
| B.*** | Net cash flow from investing activities | -16,589,209 | -14,044,784 |

Účetní závěrka

Financial Statement

068

| ozn. | Text (pokračování) | Skutečnost v účetním období | |
|--------|---|-----------------------------|-------------------|
| | | sledovaném | minulém |
| | Peněžní tok z finančních činností | | |
| C.1. | Změna stavu dlouhodobých, popř. krátkodobých závazků (+/-) | 6 102 860 | 8 063 363 |
| C.2. | Dopady změn vlastního kapitálu na peněžní prostředky | 6 199 829 | 5 537 024 |
| C.2.1. | Zvýšení peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů z titulu zvýšení základního kapitálu event. rezervního fondu, včetně složených záloh na toto zvýšení (+) | -19 854 | 33 907 |
| C.2.2. | Vyplacení podílů na vlastním kapitálu společníkům (-) | | |
| C.2.3. | Peněžní dary a dotace do vlastního kapitálu a další vklady peněžních prostředků společníků a akcionářů (+) | 6 525 841 | 5 911 691 |
| C.2.4. | Úhrada ztráty společníky (+) | | |
| C.2.5. | Přímé platby na vrub fondů (-) | -306 158 | -408 574 |
| C.2.6. | Vyplacené dividendy a podíly na zisku včetně zaplacené srážkové daně vztahující se k těmto nárokům a včetně finančního vypořádání se společníky veřejné obchodní společnosti a komplementáři u komanditní společnosti (-) | | |
| C.3. | Přijaté dividendy a podíly na zisku s výjimkou podniků, jejichž předmětem činnosti je investiční činnost (investiční společnosti a fondy) (+) | | |
| C.*** | Čistý peněžní tok vztahující se k finanční činnosti | 12 302 689 | 13 600 387 |
| F. | Čisté zvýšení, resp. snížení peněžních prostředků | -513 332 | 952 437 |
| R. | Stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů na konci účetního období | 2 074 207 | 2 587 539 |



| Deno- tation | Item (continued) | Accounting period | |
|-----------------|--|-------------------|-------------------|
| | | current | previous |
| | <i>Cash flow from financial activities</i> | | |
| C.1. | <i>Change in long term or short term payables (+,-)</i> | 6,102,860 | 8,063,363 |
| C.2. | <i>Impact on cash due to change in equity</i> | 6,199,829 | 5,537,024 |
| C.2.1. | <i>Increase of cash and cash equivalents due to change in registered capital, reserve fund, including prepayments made for this increase (+)</i> | -19,854 | 33,907 |
| C.2.2. | <i>Capital payments to partners and shareholders (+)</i> | | |
| C.2.3. | <i>Monetary gifts and grants into equity and other deposits of cash made by partners and shareholders (+)</i> | 6,525,841 | 5,911,691 |
| C.2.4. | <i>Reimbursement of loss by partners (+)</i> | | |
| C.2.5. | <i>Payments made from funds (-)</i> | -306,158 | -408,574 |
| C.2.6. | <i>Dividends and ownership interests paid, including withholding tax related to these claims and including financial clearance with partners (-)</i> | | |
| C.3. | <i>Dividends and ownership interests received, except companies where the main activity is investing activity (+)</i> | | |
| C.*** | Net cash flow from financing activities | 12,302,689 | 13,600,387 |
| F. | Net increase or decrease of cash and cash equivalents | -513,332 | 952,437 |
| R. | Cash and cash equivalents at the end of the accounting period | 2,074,207 | 2,587,539 |

Účetní závěrka

Financial Statement

070

PŘÍLOHA K ÚČETNÍ ZÁVĚRCE K 31. PROSINCI 2001

I. OBECNÉ INFORMACE

A. Obecné informace

České dráhy, státní organizace (dále „ČD“) byly zřízeny zákonem ČNR č. 9/1993 Sb., o Českých drahách jako nástupnický subjekt státní organizace Československé státní dráhy na území České republiky. ČD vznikly zápisem do obchodního rejstříku ke dni 1. ledna 1993. Sídlem ČD je Praha 1, nábr. L. Svobody 1222/12.

B. Předmět činnosti

Hlavním předmětem činnosti ČD je přeprava osob a věcí na celostátních a regionálních drahách, provoz celostátních a regionálních drah a činnosti související.

C. Organizační struktura

Základními organizačními složkami ČD jsou divize obchodně provozní (DOP), divize dopravní cesty (DDC), generální ředitelství a generální inspekce.

D. Orgány ČD k 31. prosinci 2001

Orgány ČD jsou správní rada ČD, generální ředitel ČD a generální inspektor ČD.

Statutárním orgánem ČD je generální ředitel, který je do funkce jmenován správní radou. Generálním ředitelem ČD je od 6. září 1998 Ing. Dalibor Zelený.

Do působnosti správní rady náleží mimo jiné schvalování a rozhodování v záležitostech zásadního a strategického charakteru. Členy správní rady k 31. prosinci 2001 jsou:

Ing. Pavel Stoulil (předseda správní rady)

Ing. Ivan Foltýn (místopředseda správní rady)

Ing. František Bernášek

Jaroslav Jelínek

Ing. Vladimír Karásek

Ing. Jan Kasnar, CSc.

Bc. Petr Krejčí

Prof. Ing. Milan Lánský, DrSc.

Ing. Jiří Sedláček

Doc. Ing. Karel Sellner, CSc.

Doc. Ing. Karel Špaček

Ing. Pavel Špulák

Dozorčím a kontrolním orgánem ČD je generální inspektor. K 31. prosinci 2000 byla generálním inspektorem Ing. Květoslava Kořínková, CSc. S účinností od 1. února 2001 je generálním inspektorem Bc. Zdeněk Žák.



NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENTS FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31, 2001

I. GENERAL INFORMATION

A. General Information

Czech Railways, state organization ("ČD"), was established by the Act of the Czech National Council No. 9/1993 Coll., as a successor of the Czechoslovak Railways, a state organization, in the Czech Republic. ČD came into existence when recorded in the Commercial Register on January 1, 1993. The registered office of ČD is Praha 1, nábř. L. Svobody 1222/12.

B. Major Area of Operations

The major subject of ČD operation is transportation of passengers and goods on national and regional railway lines, operation of the national and regional railway lines and related activities.

C. Organizational Structure

The basic organizational units of ČD are trade and operations division (DOP), infrastructure division (DDC) and the general director's and general inspector's offices.

D. ČD Bodies as of December 31, 2001

ČD's bodies are the Board of Representatives, the Director General, and the Inspector General.

The statutory body of ČD is the Director General, who is appointed by the Board of Representatives. Since September 6, 1998, Dalibor Zelený has held the office of ČD's Director General.

The Board of Representatives is, among others, authorized to approve and make decisions on principal and strategic issues. The members of the Board of Representatives as of December 31, 2001, are as follows:

Pavel Stoužil (Chairman of the Board of Representatives)
Ivan Foltýn (Vice Chairman of the Board of Representatives)
František Bernášek
Jaroslav Jelínek
Vladimír Karásek
Jan Kasnar
Petr Krejčí
Milan Lánský
Jiří Sedláček
Karel Sellner
Karel Špaček
Pavel Špulák

The supervisory and controlling body of ČD is the Inspector General. As of December 31, 2000, the above position was held by Květoslava Kořínková. Since February 1, 2001, the position of Inspector General has been performed by Zdeněk Žák.

Účetní závěrka

Financial Statement

072

E. Podniky, ve kterých mají ČD podstatný nebo rozhodující vliv

| Název společnosti | Základní kapitál v tis. Kč | Vlastní kapitál v tis. Kč | Hospodářský výsledek běžného účetního období | Cena pořízení podílů ČD v tis. Kč | Podíl ČD na vlastním kapitálu v % |
|----------------------------|-------------------------------|------------------------------|--|---|---|
| BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o. | | | | | |
| Opletalova 6, Praha 1 | 6 000 | 28 064 | 4 852 | 822 | 20 |
| ČD CENTRUM, a.s. | | | | | |
| Heršpická 813/5, Brno | 1 000 | 952 | -24 | 490 | 49 |
| RailReal a.s. | | | | | |
| Olšanská 1a, Praha 3 | 1 000 | 887 | -19 | 660 | 66 |
| RAILREKLAM, spol. s r.o. | | | | | |
| Klimentská 36, Praha 1 | 500 | 17 363 | 3 633 | 29 250 | 100 |
| Celkem | | | | 31 222 | |

Společnost BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o. vznikla zápisem do obchodního rejstříku 10. srpna 1991, povolení k založení podniku se zahraniční majetkovou účastí bylo vydáno federálním ministerstvem financí dne 6. března 1991 pod č. j. XI/2 4 707/91. Majetková účast ve společnosti BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o. vznikla na základě usnesení vlády Československé federativní republiky č. 744 ze dne 14. listopadu 1991. Společnost podniká jako operátor mezinárodní kombinované dopravy.

Společnost ČD CENTRUM, a.s., byla založena rozhodnutím zakladatele MORÁVKA CENTRUM, a.s., se sídlem Heršpická 813/5, Brno bez výzvy k upsání akcií, sepsáním zakladatelské listiny formou notářského zápisu ze dne 4. 2. 2000 a v souladu s ustanovením § 162 a násl. obchodního zákoníku č. 513/91 Sb., ve znění změn a doplňků. Společnost je zapsána u Krajského soudu v Brně, oddíl B, vložka 2498 ze dne 19. 12. 2000. Majetková účast ve společnosti ČD CENTRUM, a.s., vznikla na základě darovací smlouvy ze dne 20. 12. 2001 uzavřenou mezi ČD, státní organizace a společností MORÁVKA CENTRUM, a.s. Společnost se zabývá zejména inženýrskou činností v investiční výstavbě.

Společnost RailReal a.s., vznikla zápisem do obchodního rejstříku dne 6. prosince 2000. ČD získaly akcie společnosti RailReal a.s., na základě darovacích smluv ze dne 20. prosince 2000. Hlavním předmětem společnosti je projektování a inženýrská činnost v investiční výstavbě.

Majetková účast ČD ve společnosti RAILREKLAM, spol. s r.o. vznikla na základě zakladatelské smlouvy k založení společnosti s ručením omezeným se společníkem Österreichisches Verkehrsbüro, AG ze dne 21. února 1991. Společnost se zabývá reklamní činností s používáním majetku ČD. Na základě smlouvy ze dne 28. prosince 2000 byl převeden 50% obchodní podíl společnosti Österreichisches Verkehrsbüro AG na České dráhy, státní organizace za cenu pořízení 29 mil. Kč. Tímto dnem se ČD staly jediným vlastníkem společnosti RAILREKLAM, spol. s r.o., která se zabývá reklamní činností, zejména inzercí v oblasti železniční dopravy.



E. Investments in Associates and Subsidiaries

| Company | Registered capital CZK '000 | Equity CZK '000 | Profit/loss of current year CZK '000 | Cost CZK '000 | Share % |
|-----------------------------------|--------------------------------|--------------------|---|------------------|------------|
| <i>BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.</i> | | | | | |
| <i>Opletalova 6, Praha 1</i> | 6,000 | 28,064 | 4,852 | 822 | 20 |
| <i>ČD CENTRUM, a.s.</i> | | | | | |
| <i>Heršpická 813/5, Brno</i> | 1,000 | 952 | -24 | 490 | 49 |
| <i>RailReal a.s.</i> | | | | | |
| <i>Olšanská 1a, Praha 3</i> | 1,000 | 887 | -19 | 660 | 66 |
| <i>RAILREKLAM, spol. s r.o.</i> | | | | | |
| <i>Klimentská 36, Praha 1</i> | 500 | 17,363 | 3,633 | 29,250 | 100 |
| Total | | | | 31,222 | |

BOHEMIAKOMBI was registered in the Commercial Register on August 10, 1991. The establishment of the company with a foreign shareholder was permitted by the Federal Ministry of Finance on March 6, 1991, under document no. XI/2-4 707/91. The ownership interest in *BOHEMIAKOMBI* was based on Government Resolution No. 744 of November 14, 1991. The company is an international combined transport operator.

ČD CENTRUM, a.s., was established upon the resolution of its promoter, *MORÁVKA CENTRUM, a.s.*, registered at Heršpická 813/5, Brno, without an invitation for the subscription of shares, upon the preparation of a Deed of Foundation in the form of a notarial deed on December 4, 2000, and in compliance with the provision of s. 162 and following sections of Commercial Code No. 513/91 Coll., as amended. The company was entered in the Register of Companies maintained by the Regional Court in Brno, Section B, File No. 2498, of December 19, 2000. The ownership interest in *ČD CENTRUM, a.s.*, was established on the basis of a gift contract of December 20, 2001 entered into by *ČD* State organization and *MORÁVKA CENTRUM, a.s.*, The company is engaged in engineering in investment construction.

RailReal was established upon entry in the Register of Companies on December 6, 2000. *ČD* obtained *RailReal*'s stock on the basis of gift certificates of December 20, 2000. The company is primarily engaged in projecting and engineering activities in investment construction.

The ownership interest in *RAILREKLAM* was based on a limited company establishment agreement signed with *Österreichisches Verkehrsbüro, AG* on February 21, 1991. The company performs advertising activities using *ČD*'s assets. Pursuant to a contract of December 28, 2000, a 50% share of *Österreichisches Verkehrsbüro, AG* was transferred to *ČD* at a cost of CZK 29 mil. As of the above date, *ČD* became the sole owner of *RAILREKLAM* who is engaged in the advertising business, focused mainly on railway transport.

Účetní závěrka

Financial Statement

074

II. INFORMACE O ÚČETNÍCH METODÁCH A OBECNÝCH ÚČETNÍCH ZÁSADÁCH

A. Účetní postupy

Účetní závěrka je sestavena a předložena v souladu se zákonem č. 563/1991 Sb., o účetnictví a příslušnými právními předpisy.

Organizace vede účetnictví a sestavuje účetní závěrku v souladu s předpisy platnými pro podnikatelské subjekty.

Výkaz zisků a ztrát, rozvaha a přehled o peněžních tocích (cash flow) jsou předloženy v předepsaném formátu.

Majetek a závazky nabyté ČD k 1. lednu 1993 rozdělením Československých státních drah (ČSD) byly přeneseny do účetnictví ČD v jejich účetních hodnotách.

Účetnictví společnosti je vedeno a účetní závěrka byla sestavena v souladu se zákonem č. 563/1991 Sb., o účetnictví, opatřením ministerstva financí, kterým se stanoví účtová osnova a postupy účtování pro podnikatele, a opatřením ministerstva financí, kterým se stanoví obsah účetní závěrky pro podnikatele.

Účetnictví respektuje obecné účetní zásady, především zásadu o oceňování majetku historickými cenami, zásadu účtování ve věcné a časové souvislosti, zásadu opatrnosti a předpoklad o schopnosti účetní jednotky pokračovat ve svých aktivitách.

B. Výnosy

Výnosy z přepravy jsou zaúčtovány do období, ve kterém byly přepravní služby poskytnuty. Rovněž ostatní výnosy jsou zaúčtovány časově rozlišené s výjimkou případů, kdy příslušnou částku časově rozlišených výnosů nelze s dostatečnou jistotou odhadnout, nebo případů, kdy účtování časově rozlišených výnosů není českými účetními předpisy vyžadováno.

C. Ocenění dlouhodobého majetku

a) Dlouhodobý nehmotný majetek

Dlouhodobý nehmotný majetek je oceněn v pořizovacích cenách. Logo ČD je oceněno cenou stanovenou nezávislým znalcem a k okamžiku zaúčtování k němu byly vytvořeny oprávky v plné výši bez dopadu do výkazu zisků a ztrát.

b) Pozemky

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.

c) Stavby

Stavby (mimo tratí) jsou oceněny v pořizovacích cenách.

d) Tratě

Tratě jsou oceněny pořizovacími cenami. Náklady na obnovu a udržování tratí jsou účtovány do nákladů běžného období. Zůstatková účetní hodnota těch částí existujících tratí, které jsou použity při výstavbě nových koridorů, je zahrnuta do pořizovacích cen koridorů.

e) Dopravní prostředky, stroje a zařízení

Dopravní prostředky, stroje a zařízení jsou oceněny v pořizovacích cenách.

f) Majetek ve výstavbě

Majetek ve výstavbě je oceněn v pořizovacích cenách, tj. včetně úroků z úvěrů poskytnutých pro financování tohoto majetku do doby jeho zařazení do užívání a včetně ostatních nákladů spojených s jeho pořízením.



II. ACCOUNTING POLICIES AND PRINCIPLES

A. Basis of Preparation

The financial statements are prepared and presented in accordance with Act No. 563/1991 Coll., on Accounting and relevant legislation.

The Organization maintains its accounting records and prepares financial statements in compliance with regulations for business entities.

The Profit and Loss account, the Balance Sheet and the Cash Flow statement are presented in the statutory reporting format.

Assets and liabilities acquired by ČD on January 1, 1993, under the split of the Czechoslovak federal railway organization (ČSD) were transferred to ČD's accounts at their book values.

The Company's accounting records are maintained and the financial statements were prepared in accordance with Accounting Act No. 563/1991 Coll., the Provision of the Ministry of Finance, which establishes the chart of accounts and the accounting principles and procedures of accounting for businessmen, and the Provision of the Ministry of Finance, which sets out the contents of the financial statements for businessmen.

The accounting records are maintained in compliance with general accounting principles, in particular the historical cost valuation basis, accruals principle, prudence concept and going concern assumption.

B. Revenues

Revenues related to transportation services are recognized when the services are provided. Other revenues are recognized on an accrual basis, except where accruals cannot be estimated with a reasonable degree of certainty or where an accrual basis of accounting is not required by Czech accounting regulations.

C. Valuation of Fixed Assets

a) Intangible Fixed Assets

Intangible fixed assets are valued at acquisition cost. ČD's logo is valued at the price determined by an independent valuator and a 100% accumulated depreciation on this logo was recorded at the moment of the capitalization, without any impact on the Profit and Loss account.

b) Land

Land acquired prior to 1992 is stated at a value prescribed by the Czech government. Land acquired after 1992 is valued at acquisition cost.

c) Buildings, Constructions and Infrastructure

Buildings, constructions and infrastructure (except for tracks) are capitalized at acquisition cost.

d) Tracks

Tracks are capitalized at acquisition cost. The cost of renewals and maintenance of the running lines is charged to the Profit and Loss account in the current year. The net book value of the components of existing tracks which are used for new corridor development is included in the cost of the corridors.

e) Rolling Stock, Plant and Equipment

Rolling stock, plant and equipment are capitalized at acquisition cost.

Účetní závěrka

Financial Statement

076

g) Drobný dlouhodobý hmotný majetek

Drobný dlouhodobý hmotný majetek zahrnuje samostatné movité věci, jejichž ocenění je v intervalu od 10 000 Kč do 40 000 Kč včetně. Odpisy jsou prováděny dle zařazení do odpisových skupin podle tříd a oborů v závislosti na očekávané životnosti majetku.

h) Drobný dlouhodobý nehmotný majetek

Drobný dlouhodobý nehmotný majetek zahrnuje majetek s pořizovací cenou do 40 000 Kč včetně pořízený do 31. prosince 1998. Odpisy tohoto majetku jsou prováděny dle zařazení do odpisových skupin podle tříd a oborů v závislosti na očekávané životnosti majetku. Od 1. ledna 1999 je drobný dlouhodobý nehmotný majetek s pořizovací cenou do 60 000 Kč účtován do nákladů a nadále evidován pouze v operativní evidenci.

i) Majetek pořízený vlastní činností

Hmotný a nehmotný majetek pořízený vlastní činností je oceněn vlastními náklady.

j) Přecenění majetku

V souladu s českými účetními předpisy nebylo provedeno přecenění majetku, jehož tržní nebo ekonomická hodnota významně převyšuje účetní zůstatkovou hodnotu majetku.

D. Metody odepisování

Majetek je odepisován lineárně po dobu jeho předpokládané ekonomické životnosti. Délka předpokládané ekonomické životnosti majetku je následující:

| a) Stavby a dopravní infrastruktura: | roky: |
|--|---------|
| Budovy | 50 |
| Stavby | 25 - 50 |
| Tratě | 20 - 50 |
| Signalizační zařízení | 20 - 25 |
| Elektrifikace | 20 - 30 |
| Telekomunikace | 20 - 25 |
| b) Dopravní prostředky, stroje a zařízení: | roky: |
| Lokomotivy | 20 - 25 |
| Osobní vozy | 20 |
| Nákladní vozy | 25 - 33 |
| Stroje a zařízení | 10 - 30 |

E. Leasing

Náklady vynaložené v souvislosti s finančním a operativním leasingem jsou účtovány do období, se kterými věcně a časově souvisí. Najatý majetek a příslušné leasingové závazky nejsou v rozvaze zaznamenány.



f) Assets Under Construction

Assets under construction are capitalized at acquisition cost including interest on loans provided to fund these assets before commencement of their use and other related costs.

g) Low Value Tangible Fixed Assets

Low value tangible fixed assets consist of movable assets with an acquisition cost between CZK 10,000 and CZK 40,000 inclusive. Depreciation is charged according to classes of assets based on their estimated useful lives.

h) Low Value Intangible Fixed Assets

Low value intangible fixed assets consist of intangible fixed assets with an acquisition cost up to CZK 40,000 acquired before December 31, 1998. Depreciation is charged according to classes of assets based on their estimated useful lives. Since January 1, 1999, assets with an acquisition cost up to CZK 60,000 have been expensed to the Profit and Loss Account and maintained only in the operational register.

i) Assets Produced

Tangible and intangible fixed assets produced by ČD are stated at direct production costs.

j) Revaluation

In accordance with Czech accounting standards, no revaluation was made for assets which have a market or economical value in excess of their carrying value.

D. Depreciation Methods

Depreciation and amortization are calculated on a straight-line basis over the estimated useful economic lives of the assets. The estimated useful economic lives for the major categories of assets are as follows:

a) Buildings, Constructions and Infrastructure: Years

| | |
|--------------------|---------|
| Buildings | 50 |
| Constructions | 25 - 50 |
| Tracks | 20 - 50 |
| Signaling | 20 - 25 |
| Electrification | 20 - 30 |
| Telecommunications | 20 - 25 |

b) Rolling Stock, Plant and Equipment: Years

| | |
|---------------------|---------|
| Locomotives | 20 - 25 |
| Passenger coaches | 20 |
| Wagons | 25 - 33 |
| Plant and equipment | 10 - 30 |

E. Leases

Costs incurred in respect of finance and operating leases are charged to the Profit and Loss account in the period to which they relate. The leased assets and related lease liabilities are not recorded in the Balance Sheet.

Účetní závěrka

Financial Statement

078

F. Ocenění dlouhodobého finančního majetku

Dlouhodobý finanční majetek je oceněn v cenách pořízení.

G. Ocenění zásob

Nakupované zásoby jsou oceňovány v pořizovacích cenách, které zahrnují i ostatní náklady spojené s pořízením, jako např. dopravné, celní poplatky a ostatní vedlejší pořizovací náklady.

Zásoby vytvořené ve vlastní režii jsou oceňovány ve vlastních nákladech.

Zásoby související s výstavbou koridorů jsou oceněny následujícím způsobem:

- a) při nákupu nových zásob pořizovací cenou,
- b) u materiálových zásob vyrobených ve vlastní režii (vyzískané zásoby) reprodukční pořizovací cenou stanovenou odborným odhadem dle jejich užité hodnoty.

H. Reprodukční pořizovací cena

Reprodukční pořizovací cena je použita při ocenění darů a majetku nalezeného v průběhu inventarizací a nezahrnutého v účetnictví.

I. Opravné položky

Opravné položky k zásobám jsou vytvářeny na základě inventarizace a stanovení procenta, které pro každou skupinu zásob vyjadřuje pravděpodobnost, že tyto zásoby nebudou použity pro vlastní potřebu ČD nebo budou prodány za cenu nižší než pořizovací.

Opravné položky k pohledávkám jsou vytvořeny v souladu se zákonem č. 593/1992 Sb., o rezervách, ve znění pozdějších předpisů. U vybraných pohledávek je tvořena další opravná položka stanovená v závislosti na předpokládané rizikovosti jednotlivých skupin pohledávek.

Opravné položky k dlouhodobému majetku jsou tvořeny na základě individuálního posouzení reálného stavu jednotlivých položek majetku.

J. Rezervy

ČD tvoří rezervu ve výši nerealizovaných kurzových ztrát z přepočtu krátkodobých pohledávek a závazků v cizí měně, rezervu na slevy a reklamace a rezervu na soudní spory.

K. Základní kapitál

Zůstatková hodnota privatizovaného majetku je účtována přímo proti základnímu kapitálu ČD.

Ztráta předcházejících období byla do roku 1996 účtována proti základnímu kapitálu ČD. Od roku 1997 je ztráta předcházejícího období vykazována samostatně jako neuhrazená ztráta minulých let.

Investiční dotace přijaté v běžném roce jsou vykazovány v rámci ostatních kapitálových fondů. Do roku 1997 byly investiční dotace přijaté v předchozím účetním období převáděny do základního kapitálu ČD.

L. Daně

ČD podléhá zdanění podle obecně platných daňových předpisů. ČD provádí výpočet odložené daně, avšak o odložené dani neúčtují, neboť uplatnění vzniklé odložené daňové pohledávky v budoucích letech je nejisté.



F. Valuation of Financial Investments

Financial investments are valued at cost.

G. Valuation of Inventory

Purchased inventory is valued at cost which includes related costs such as transport costs, customs duties and similar related costs.

Produced inventory is valued at cost of production.

Inventory relating to the corridor construction is valued as follows:

- a) at acquisition cost for newly purchased inventory;*
- b) at replacement cost based on an expert estimate and costs of renovation for material returned to inventory from corridors construction for which the renovation was made internally.*

H. Replacement Cost

Replacement value is used to account for the valuation of gifts and assets identified based on physical inventory which were previously not recorded in the accounting records.

I. Provisions

Provisions are made against inventory on the basis of stocktake results and as a percentage of the respective types of inventory which are potentially unusable or which may be disposed at a price lower than cost.

Provisions against receivables are made in compliance with Act No. 593/1992 Coll., to regulate provisions, as amended. For selected receivables, additional provisions are recorded on the basis of their expected collectability.

Provisions required for tangible fixed assets are dependent upon the forecast service lives of the assets.

J. Reserves

ČD creates reserves for unrealized exchange rate losses on translation of current receivables and payables denominated in foreign currencies, a reserve for discounts and claims relating to transportation and a reserve for legal disputes.

K. Share Capital

The net book values of assets privatized are settled directly against ČD share capital.

Until 1996, prior year losses were settled against share capital. Since 1997, prior year losses have been presented separately as accumulated losses from prior years.

Current year investment grants are presented under other capital funds. Until 1997, prior year investment grants were settled against ČD's share capital.

L. Taxation

ČD is subject to taxation in accordance with the Czech Tax Acts. ČD perform the computation of deferred taxes but does not account for them as the utilization of the deferred tax assets in the future is uncertain.

Účetní závěrka

Financial Statement

080

M. Státní dotace

Investiční dotace přijaté z veřejných rozpočtů za účelem financování pořízení a modernizace dlouhodobého hmotného majetku jsou v souladu s rozhodnutím Ministerstva financí ČR určeny na kapitálové dovybavení organizace. Tyto dotace jsou účtovány na účet ostatních kapitálových fondů.

Neinvestiční dotace přijaté na úhradu ztráty z osobní přepravy a na splátky úvěrů na financování provozní činnosti jsou účtovány do výnosů.

N. Úvěry

Úvěry jsou sledovány v nominální hodnotě. Část dlouhodobých úvěrů, která je splatná do jednoho roku od data účetní závěrky, je považována za krátkodobý úvěr. Částky úvěrů splatných do jednoho roku od data účetní závěrky, u nichž je předpokládáno jejich splacení státem a pozdější úhrada takto vzniklého závazku vůči státu, jsou vykazovány podle konečného termínu splatnosti ze strany ČD jako dlouhodobé úvěry.

O. Transakce v cizích měnách

Účetní případy v cizích měnách jsou přepočítávány podle pevného kurzu vyhlášeného ČNB k prvnímu dni každého měsíce. Úhrady jsou přepočítávány podle kurzu platného v den úhrady. Realizované kurzové zisky a ztráty jsou zaznamenávány ve výkazu zisků a ztrát.

K datu sestavení účetní závěrky jsou majetek a závazky vyjádřené v cizích měnách přepočítány na české koruny podle kurzu ČNB platného tento den. Nerealizované kurzové zisky a ztráty jsou, s výjimkou zisků a ztrát z finančního majetku, vykazovány pouze v rozvaze v rámci přechodných účtů aktiv a pasiv.

P. Privatizace

Majetek, který je předmětem privatizačních projektů, je veden v historické ceně upravené o oprávky („zůstatková cena“). Po schválení privatizačních projektů je tento majetek převeden do Fondu národního majetku České republiky v zůstatkové ceně v době jeho vyřazení a zaúčtován proti základnímu kapitálu ČD.

Q. Smluvní pokuty a úroky z prodlení splatné dodavatelům

Smluvní pokuty a úroky z prodlení splatné dodavatelům jsou v souladu s českou legislativou platnou k datu účetní závěrky zaúčtovány bez ohledu na to, zda byly zaplacený či nikoliv.

R. Finanční deriváty

ČD používají úrokové swapy pro zajištění proti nepříznivým pohybům úrokových sazeb. O těchto finančních derivátech se účtuje až v okamžiku jejich realizace.



M. State Grants

Infrastructure grants received to finance the acquisition and modernization of fixed assets are treated as capital grants in accordance with the decision of the Ministry of Finance of the Czech Republic. These grants are credited to other capital funds.

Operational grants received to cover losses from passenger transport and to pay loans for funding of operational activities are credited to revenues.

N. Loans

Loans are recorded at their nominal values. The portions of the long-term loans which mature within one year from the Balance Sheet date, are recorded under short-term loans. Portions of loans due within one year from the balance sheet date which are expected to be paid by the government and the subsequent payable arising to the government, payable at a later stage, are reported based on the final due date from the part of ČD as long-term loans.

O. Transactions in Foreign Currencies

Transactions denominated in foreign currencies are recorded at the fixed monthly rate of exchange announced by the Czech National Bank on the first working day of each month. Payments are recorded at the rate prevailing on the payment date. Gains or losses upon settlement of foreign currency transactions are recorded in the Profit and Loss account.

Assets and liabilities denominated in foreign currencies are translated at the Czech National Bank's year end rate. Unrealized translation gains and losses, except for gains and losses from financial assets, are recorded in the Balance Sheet only.

P. Privatization

Assets which are subject to privatization projects are valued at depreciated historical value ("net book value"). Upon approval of privatization projects, the assets are transferred to the National Property Fund of the Czech Republic at net book value and debited against ČD share capital.

Q. Contractual Fines and Default Interest Due to Suppliers

In accordance with Czech legislation, contractual fines and interest for late payments payable to suppliers are recorded as of the balance sheet date irrespective of whether they had been paid or not.

R. Financial Derivatives

ČD uses interest rate swaps to hedge the interest rate risk. Derivative financial instruments are recorded when realized.

Účetní závěrka

Financial Statement

082

III. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE K ROZVAZE A VÝKAZU ZISKŮ A ZTRÁT

1. Provozní výnosy

| (v tis. Kč) | 2001 | | | 2000 | | |
|---------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | Tuzemské | Zahraníční | Celkem | Tuzemské | Zahraníční | Celkem |
| Tržby z nákladní přepravy | 7 998 792 | 11 504 156 | 19 502 948 | 7 664 967 | 12 721 001 | 20 385 968 |
| Tržby z osobní přepravy | 3 555 650 | 1 483 159 | 5 038 809 | 3 340 899 | 1 527 901 | 4 868 800 |
| Tržby z ostatní přepravy | 448 450 | - | 448 450 | 448 158 | - | 448 158 |
| Ostatní výnosy z činnosti | 2 119 592 | - | 2 119 592 | 2 028 596 | - | 2 028 596 |
| Prodej výrobků a služeb celkem | 14 122 484 | 12 987 315 | 27 109 799 | 13 482 620 | 14 248 902 | 27 731 522 |
| Dotace | 12 584 227 | - | 12 584 227 | 8 135 741 | - | 8 135 741 |
| Ostatní | 1 080 789 | - | 1 080 789 | 727 606 | - | 727 606 |
| Ostatní provozní výnosy | 13 665 016 | - | 13 665 016 | 8 863 347 | - | 8 863 347 |

Tarifů v osobní přepravě jsou stanoveny na základě cenového výměru Ministerstva financí České republiky.

2. Provozní náklady

a) Osobní náklady

| | 2001 | | 2000 | |
|--------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|
| | Průměrný počet zaměstnanců | Osobní náklady (tis. Kč) | Průměrný počet zaměstnanců | Osobní náklady (tis. Kč) |
| Zaměstnanci | 84 359 | 21 494 803 | 86 382 | 20 724 517 |
| z toho řídicí pracovníci | 341 | 153 442 | 339 | 140 245 |

Členům statutárních a dozorčích orgánů byly v roce 2001 kromě možnosti využití zlevněného jízdného poskytnuty peněžní odměny ve výši 462 tis. Kč.

V rámci ČD je uzavřena jedna kolektivní smlouva.



III. ADDITIONAL INFORMATION ON THE BALANCE SHEET AND PROFIT & LOSS ACCOUNT

1. Operating Income

| (CZK '000) | 2001 | | | 2000 | | |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | Domestic | International | Total | Domestic | International | Total |
| Freight transport | 7,998,792 | 11,504,156 | 19,502,948 | 7,664,967 | 12,721,001 | 20,385,968 |
| Passenger transport | 3,555,650 | 1,483,159 | 5,038,809 | 3,340,899 | 1,527,901 | 4,868,800 |
| Other transport | 448,450 | - | 448,450 | 448,158 | - | 448,158 |
| Other operating revenues | 2,119,592 | - | 2,119,592 | 2,028,596 | - | 2,028,596 |
| Total sale of products and services | 14,122,484 | 12,987,315 | 27,109,799 | 13,482,620 | 14,248,902 | 27,731,522 |
| Grants | 12,584,227 | - | 12,584,227 | 8,135,741 | - | 8,135,741 |
| Other | 1,080,789 | - | 1,080,789 | 727,606 | - | 727,606 |
| Other operating revenues | 13,665,016 | - | 13,665,016 | 8,863,347 | - | 8,863,347 |

Passenger tariffs are set by the Ministry of Finance of the Czech Republic.

2. Operating Expenses

a) Staff Costs

| | 2001 | | 2000 | |
|---------------------|----------------|------------------------|----------------|------------------------|
| | Average number | Staff costs (CZK '000) | Average number | Staff costs (CZK '000) |
| Employees | 84,359 | 21,494,803 | 86,382 | 20,724 517 |
| of which management | 341 | 153,442 | 339 | 140 245 |

In addition to the opportunity to use discounted rates when using railway services, members of the statutory and supervisory bodies received bonuses amounting to CZK 462 thousand.

There is a single collective union agreement concluded within ČD.

Účetní závěrka

Financial Statement

084

b) Provozní náklady (mimo osobní náklady)

| (v tis. Kč) | 2001 | 2000 |
|--|-------------------|-------------------|
| Materiál | 2 522 412 | 2 355 219 |
| Energie | 2 689 266 | 2 526 513 |
| Pohonné hmoty | 2 347 272 | 2 432 784 |
| Spotřeba hmotných dodávek celkem | 7 558 950 | 7 314 516 |
| Opravy a udržování | 3 200 365 | 2 912 167 |
| Ostatní služby | 3 479 433 | 3 497 142 |
| Náklady na služby celkem | 6 679 798 | 6 409 309 |
| Odpisy | 5 816 196 | 5 533 380 |
| Ostatní provozní náklady | 1 371 128 | 1 373 121 |
| Provozní náklady celkem (mimo osobní náklady) | 21 426 072 | 20 630 326 |

3. Mimořádné výnosy a náklady

| (v tis. Kč) | 2001 | 2000 |
|---------------------------------------|-------------------|----------------|
| Mimořádné výnosy | 135 624 | 311 333 |
| Mimořádné náklady | 1 957 957 | 3 066 |
| Mimořádný hospodářský výsledek | -1 822 333 | 308 267 |

Mimořádné výnosy za rok 2001 zahrnují převážně náhrady škod vzniklých důlní činností, opravy výnosů minulých období, náhrady škod od pojišťoven, fyzických a právnických osob a náhrady škod z mezinárodních přeprav.

Mimořádné náklady za rok 2001 zahrnují zejména náklady zaúčtované v běžném období, které se vztahují k minulému účetnímu období roku 2000, a které nebyly k 31. prosinci 2000 proúčtovány. Jedná se o tvorbu rezervy na kurzové ztráty ve výši 922 mil. Kč, rozpuštění dohadné položky aktivní z mezinárodní přepravy ve výši 406 mil. Kč, tvorbu opravné položky k pohledávkám ve výši 434 mil. Kč a časové rozlišení úroků ve výši 100 mil. Kč.

Mimořádné výnosy za rok 2000 zahrnují převážně náhrady škod vzniklých důlní činností ve výši 147 mil. Kč a opravy výnosů minulých období ve výši 108 mil. Kč. Mimořádné výnosy dále zahrnují náhrady škod od pojišťoven, fyzických a právnických osob a náhrady škod z mezinárodních přeprav.



b) Operating Expenses (Excluding Staff Costs)

| (CZK '000) | 2001 | 2000 |
|---|-------------------|-------------------|
| Materials | 2,522,412 | 2,355,219 |
| Energy | 2,689,266 | 2,526,513 |
| Fuels | 2,347,272 | 2,432,784 |
| Total consumed purchases | 7,558,950 | 7,314,516 |
| Repairs and maintenance | 3,200,365 | 2,912,167 |
| Other services | 3,479,433 | 3,497,142 |
| Total consumed services | 6,679,798 | 6,409,309 |
| Depreciation and amortization | 5,816,196 | 5,533,380 |
| Other operating expenses | 1,371,128 | 1,373,121 |
| Total operating expenses (excluding staff costs) | 21,426,072 | 20,630,326 |

3. Extraordinary Income and Expenses

| (CZK '000) | 2001 | 2000 |
|------------------------|-------------------|----------------|
| Extraordinary income | 135,624 | 311,333 |
| Extraordinary expenses | 1,957,957 | 3,066 |
| Total | -1,822,333 | 308,267 |

Extraordinary income for 2001 mainly includes compensation for damages incurred from mining activity, correction of income from prior periods as well as compensation for damage received from insurance companies, individual and corporate entities and damages from international transportation.

Extraordinary expenses for 2001 particularly include expenses recognized in the current period relating to previous periods which had not been recorded as of December 31, 2000. These include creation of a reserve for exchange rate losses of CZK 922 mil., recognition of the estimated revenues from international transportation of CZK 406 mil., creation of a provision for receivables of CZK 434 mil. and accrued interest of CZK 100 mil.

Extraordinary income for 2000 mainly includes compensation for damages incurred from mining activity of CZK 147 mil., correction of income from prior periods of CZK 108 mil. as well as compensation for damage received from insurance companies, individual and corporate entities and damages from international transportation.

Účetní závěrka

Financial Statement

086

4. Státní dotace

Státní dotace jsou poskytovány ČD v souladu s předpisy platnými v České republice.

Investiční a neinvestiční dotace jsou poskytovány ze státního rozpočtu, ze Státního fondu dopravní infrastruktury zřízeného Ministerstvem dopravy a spojů v roce 2000 a okresními úřady.

Neinvestiční dotace jsou určeny zejména k pokrytí ztrát z osobní přepravy.

Investiční dotace představují státní dotace na částečné pokrytí výdajů spojených s modernizací a údržbou infrastruktury. Tyto dotace zahrnují individuální dotace vztahující se k jednotlivým projektům modernizace infrastruktury schválené vládou, systémové dotace týkající se vývojové fáze konkrétních projektů nebo údržby nevztahující se k individuálním projektům, dotace na odstraňování následků povodňových škod a dotace na výzkum a vývoj.

Částky celkových dotací jsou následující:

| (v tis. Kč) | Čerpání v roce 2001 | Čerpání v roce 2000 |
|---|---------------------|---------------------|
| Dotace na pokrytí ztrát z osobní přepravy* | 0 | 6 611 449 |
| - tarifní závazek | 2 500 000 | 0 |
| - závazek z provozu a přepravy | 3 945 175 | 0 |
| Sociální program | 109 034 | 189 679 |
| Dotace na podporu kombinované dopravy | 83 648 | 84 690 |
| Dotace na odstraňování následků povodňových škod | 108 365 | 67 047 |
| Dotace na splátky úvěru | 615 000 | 800 000 |
| Dotace na opravu a údržbu | 4 683 850 | 375 000 |
| Dotace na výzkum a vývoj | 6 357 | 7 876 |
| Dotace na úhradu provozních úroků | 531 360 | 0 |
| Dotace na preventivní opatření proti slintavce a kulhavce | 1 438 | 0 |
| Neinvestiční dotace celkem | 12 584 227 | 8 135 741 |
| Individuální dotace | 3 951 547 | 4 238 056 |
| Systémové dotace | 1 235 889 | 1 280 597 |
| Dotace na úhradu dluhové služby | 1 134 413 | 0 |
| Dotace na odstraňování následků povodňových škod | 42 273 | 0 |
| Dotace na výzkum a vývoj | 295 | 0 |
| Investiční dotace celkem | 6 364 417 | 5 518 653 |
| Dotace celkem | 18 948 644 | 13 654 394 |

* Dotace na pokrytí ztrát z osobní přepravy jsou od roku 2001 poskytovány na základě Smlouvy o závazku veřejné služby v drážní dopravě uzavřené s Ministerstvem dopravy a spojů a okresními úřady. Celková částka skutečně obdržená v roce 2001 činila 497 mil. Kč (tarifní závazek) a 1 938 mil. Kč (závazek z provozu a přepravy), zbývající část nároku na dotaci ve výši 4 010 mil. Kč byla zaúčtována jako pohledávka vůči státu, viz bod 12.



4. State Grants

The grants obtained by ČD are received in accordance with the Czech Republic's regulations.

Operational and infrastructure grants are provided from state revenue, from the State Fund of Transport Infrastructure established by the Ministry of Transport and Communications in 2000 and by district offices.

Operational grants relate primarily to compensation from the State for losses incurred on passenger transport services.

Infrastructure grants are compensation from the State to partially cover expenditures relating to the improvement and maintenance of the infrastructure. These grants include: specific projects grants which relate to specific improvement and maintenance projects approved by the State, systematic grants which relate to the development phase of particular projects and maintenance not related to specific projects, grants relating to floods, and research and development grants.

Total grants can be analyzed as follows:

| (CZK '000) | Drawings in 2001 | Drawings in 2000 |
|---|-------------------------|-------------------------|
| Compensation for losses incurred on passenger transport services* | 0 | 6,611,449 |
| - Payable under the tariff | 2,500,000 | 0 |
| - Payable under transport and operations | 3,945,175 | 0 |
| Social program | 109,034 | 189,679 |
| Grants to support combined transport | 83,648 | 84,690 |
| Grants relating to floods | 108,365 | 67,047 |
| Grants for loan payments | 615,000 | 800,000 |
| Grants for repairs and maintenance | 4,683,850 | 375,000 |
| Research and development | 6,357 | 7,876 |
| Grants for the settlement of operating interest | 531,360 | 0 |
| Grants for the prevention against foot and mouth disease | 1,438 | 0 |
| Total operational grants | 12,584,227 | 8,135,741 |
| Individual grants | 3,951,547 | 4,238,056 |
| Systematic grants | 1,235,889 | 1,280,597 |
| Grants for debt service | 1,134,413 | 0 |
| Systematic grants relating to floods | 42,273 | 0 |
| Research and development | 295 | 0 |
| Total infrastructure grants | 6,364,417 | 5,518,653 |
| Total grants | 18,948,644 | 13,654,394 |

* The grants to compensate for losses incurred on passenger transport services have been provided under the Contract for the Public Service Obligation in Railway Transport entered into with the Ministry of Transport and Communications and district offices. The total amount actually received in 2001 was CZK 497 mil. (a payable under the tariff) and CZK 1,938 mil. (a payable under transport and operations). The remaining amount of the grant claim of CZK 4,010 mil. was recognized as a receivables from the state, see Note 12.

Účetní závěrka

Financial Statement

088

5. Výstavba koridorů

ČD zahájily výstavbu I. koridoru Děčín-Praha-Břeclav v roce 1993, termín ukončení výstavby a nový model financování byl stanoven Usnesením vlády ČR č. 1262 ze dne 29. listopadu 1999. Tímto vládním usnesením byl termín dokončení výstavby stanoven na rok 2002 a celkové rozpočtované náklady stanoveny ve výši 36 500 mil. Kč.

Výstavba II. koridoru Bohumín-Přerov-Břeclav byla zahájena v září 1997, dokončení výstavby II. koridoru a model financování byl schválen Usnesením vlády ČR č. 1262 ze dne 29. listopadu 1999. Tímto vládním usnesením byl termín dokončení výstavby stanoven na rok 2005 a celkové rozpočtované náklady stanoveny ve výši 36 500 mil. Kč.

Finanční krytí rozpočtovaných nákladů (v mil. Kč)

| (přepočteno původními kurzy) | I. koridor | II. koridor |
|---|---------------|---------------|
| Státní dotace | 14 810 | 18 870 |
| Prostředky z programu PHARE - program ES (80,5 mil. EUR) | 1 700 | 1 100 |
| Úvěry: | | |
| Evropská investiční banka (EIB) (75 mil EUR) | 2 745 | - |
| Evropská banka pro obnovu a rozvoj (EBRD) (18,6 mil. USD) | 580 | - |
| Evropská investiční banka (EIB) (125 mil. EUR) | 4 412 | - |
| Česká spořitelna, a.s. (Kč) | 2 000 | - |
| Komerční banka, a.s. (Kč) | 2 125 | - |
| Japonská EXIM banka (JEXIM) (12 030 mil. JPY) | 3 216 | - |
| Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) (50 + 25 + 63 mil. DEM) | 2 516 | - |
| Evropská investiční banka (EIB) (200 mil. EUR + 160 mil. EUR) | - | 12 889 |
| Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) (200 mil. DEM)) | - | 3 641 |
| Česká spořitelna, a.s. (Kč) | 865 | - |
| Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) (46 mil. EUR) | 1 531 | - |
| Celkem | 36 500 | 36 500 |

Úvěry pro I. a II. železniční koridor jsou garantovány státem s výjimkou úvěru od Kreditanstalt für Wiederaufbau (50 mil. DEM) a České spořitelny (1 mld. Kč), které jsou komerčního charakteru bez státní záruky. Obě komerční smlouvy financovaly stavby I. železničního koridoru.

Uvedené finanční prostředky jsou investovány na modernizaci existující infrastruktury.

Konečná částka nákladů na výstavbu obou koridorů bude ovlivněna vývojem kurzu koruny vůči ostatním cizím měnám, postupem výstavby a termínem jejich dokončení, dostupností finančních zdrojů a dalšími faktory. V současné době se předpokládá, že konečná výše celkových nákladů na I. koridor bude 39,651 mil Kč, v případě II. koridoru činí celkové odhadované náklady 42,359 mil. Kč.

ČD uzavřely v souvislosti s výstavbou koridorů řadu smluv s dodavateli. O smluvních závazcích vyplývajících z těchto vztahů je pojednáno v bodě 20.

Výhledově se připravuje výstavba III. koridoru na trase Cheb/st. hranice SRN-Plzeň-Praha-Česká Třebová-Přerov-Dětmarovice-Mosty u Jablůnkova/st. hranice. Výstavba je plánována v letech 2004 – 2010.

Dne 10. prosince 2001 vláda ČR schválila usnesením č. 1317 návrh na modernizaci IV. tranzitního železničního koridoru, včetně modelu financování. Trasa IV. koridoru je vedena přes Horní Dvořiště/st. hranice-České Budějovice-Praha. Výstavba je plánována v letech 2002 – 2010. Celkové investiční náklady jsou schváleny ve výši 26 035 mil. Kč, z toho úvěry se státní zárukou ve výši 10 000 mil. Kč a 16 035 mil. Kč z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury.



5. Railway Corridor Development

ČD started construction of the I. Corridor Dečín-Praha-Břeclav in 1993. Government Resolution No. 1262 of November 29, 1999, sets forth a deadline for the construction's completion (2002) and a new model of funding. Total budgeted expenses according to the Resolution amount to CZK 36,500 million.

Construction of the II. Corridor Bohumín-Přerov-Břeclav commenced in September 1997. Government Resolution No. 1262 of November 29, 1999, sets forth a deadline for the construction's completion (2005) and a new model of funding. Total budgeted expenses according to the Resolution amount to CZK 36,500 million.

Corridors Financing (CZK million)

(translated using the original foreign exchange rates)

| | I. Corridor | II. Corridor |
|--|---------------|---------------|
| Grants from the government | 14,810 | 18,870 |
| Grants from the PHARE program of the European Union (EUR 80,5 million) | 1,700 | 1,100 |
| Lending agencies | | |
| European Investment Bank (EIB) (EUR 75 million) | 2,745 | - |
| European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) (USD 18.6 million) | 580 | - |
| European Investment Bank (EIB) (EUR 125 million) | 4,412 | - |
| Česká spořitelna, a.s. (CZK) | 2,000 | - |
| Komerční banka, a.s. (CZK) | 2,125 | - |
| Japanese Export/Import Bank (JEXIM) (JPY 12,030 million) | 3,216 | - |
| Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) (DEM 50 + 25 + 63 million) | 2,516 | - |
| European Investment Bank (EIB) (EUR 200 million + EUR 160 mil.) | - | 12,889 |
| Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) (DEM 200 million) | - | 3,641 |
| Česká spořitelna, a.s. (CZK) | 865 | - |
| Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) (EUR 46 mil.) | 1,531 | - |
| Total | 36,500 | 36,500 |

The Czech Government has guaranteed the amounts received from lending agencies with the exception of a loan from Kreditanstalt für Wiederaufbau (DEM 50 million) and Česká spořitelna (CZK 1 billion) for the I. Corridor and II. Corridor. The two loans have a commercial nature and are not guaranteed by the government. They were used to finance the construction of the I. Corridor.

The above financing will be spent on the improvement and modernization of the existing infrastructure.

The final amount of the expenses on the construction of both corridors will be influenced by the development of the exchange rate of the Czech Crown to other currencies, by the progress of construction work and date of its completion, availability of finance and other factors. At present, the ultimate amount of expenses on the I. Corridor are estimated at CZK 36,651 mil. For the II. Corridor, total expenses are estimated at CZK 42,359 mil.

Contracts were signed between ČD and suppliers in relation to the construction of the corridors. The commitments relating to the corridors construction are discussed in Note 20 below.

ČD is also planning the construction of the III. Corridor for the line Germany-Cheb/Plzeň-Praha-Česká Třebová-Přerov-Dětmorovice-Mosty u Jablunkova/ state borders. The construction project is planned to be executed in 2004 to 2010.

On December 10, 2001, the Czech Government approved the modernization proposal for the IV. Corridor including the funding model in its Resolution No. 1317. The IV. Corridor is planned for the line Germany/Horní Dvořiště-České Budějovice-Praha. The construction is

Účetní závěrka

Financial Statement

090

6. Zásoby

Zásoby zahrnují náhradní díly, pohonné hmoty, maziva a ostatní materiál. Opravná položka k zastaralým zásobám k 31. prosinci 2001 činí 9 mil. Kč (12 mil. Kč k 31. prosinci 2000).

7. Dlouhodobý majetek

a) Dlouhodobý hmotný majetek

| Pořizovací cena (v tis.Kč) | 1. ledna | Přírůstky | Úbytky | 31. prosince |
|--|--------------------|-------------------|------------------|--------------------|
| Stavby | 130 304 320 | 9 957 504 | 980 960 | 139 280 864 |
| Stroje, přístroje, zařízení a inventář | 20 876 433 | 2 572 153 | 336 094 | 23 112 492 |
| Dopravní prostředky | 43 264 413 | 1 712 531 | 1 980 891 | 42 996 053 |
| Pozemky a pěstitelské celky trvalých porostů | 12 973 789 | 146 703 | 138 862 | 12 981 630 |
| Ostatní | 210 767 | 53 933 | 3 110 | 261 590 |
| Pořízení DHM | 15 445 538 | 1 422 227 | 0 | 16 867 765 |
| Zálohy na dlouhodobý majetek | 1 587 151 | 419 027 | 0 | 2 006 178 |
| Celkem 2001 | 224 662 411 | 16 284 078 | 3 439 917 | 237 506 572 |
| Celkem 2000 | 211 606 286 | 15 900 154 | 2 844 029 | 224 662 411 |

| Oprávky (v tis. Kč) | 1. ledna | Přírůstky | Úbytky | 31. prosince |
|--|--------------------|------------------|------------------|--------------------|
| Stavby | 69 971 947 | 2 737 953 | 740 025 | 71 969 875 |
| Stroje, přístroje, zařízení a inventář | 11 978 856 | 1 270 310 | 477 715 | 12 771 451 |
| Dopravní prostředky | 26 456 378 | 1 576 401 | 1 603 056 | 26 429 723 |
| Pozemky a pěstitelské celky trvalých porostů | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ostatní | 84 706 | 33 863 | 2 496 | 116 073 |
| Pořízení DHM | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Zálohy na dlouhodobý majetek | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Celkem 2001 | 108 491 887 | 5 618 527 | 2 823 292 | 111 287 122 |
| Celkem 2000 | 105 352 865 | 5 454 270 | 2 315 248 | 108 491 887 |

| Opravné položky (v tis. Kč) | 1. ledna | Tvorba | Rozpouštění | 31. prosince |
|------------------------------------|------------|----------------|-------------|----------------|
| Ke stavbám | 0 | 18 726 | 0 | 18 726 |
| Ke strojům, přístrojům a zařízením | 26 | 8 327 | 26 | 8 327 |
| K dopravním prostředkům | 0 | 18 888 | 0 | 18 888 |
| K pořízení DHM | 0 | 78 903 | 0 | 78 903 |
| Celkem 2001 | 26 | 124 844 | 26 | 124 844 |
| Celkem 2000 | 470 | 0 | 444 | 26 |



planned for the period from 2002 to 2010. Total investment expenses have been approved at CZK 26,035 mil., of which loans guaranteed by the Czech Government amount to CZK 10,000 mil. and the finance from the State Fund of Transport Infrastructure amounts to CZK 16,035 mil.

6. Inventories

Inventories include spare parts, fuel, lubricants and other materials. As of December 31, 2001, a provision of CZK 9 million (CZK 12 million as at December 31, 2000) was made against obsolete inventory.

7. Fixed Assets

a) Tangible Fixed Assets

| Acquisition cost (CZK '000) | January 1 | Additions | Disposals | December 31 |
|---|--------------------|-------------------|------------------|--------------------|
| Buildings, halls and structures | 130,304,320 | 9,957,504 | 980,960 | 139,280,864 |
| Machinery and equipment, furniture and fixtures | 20,876,433 | 2,572,153 | 336,094 | 23,112,492 |
| Vehicles | 43,264,413 | 1,712,531 | 1,980,891 | 42,996,053 |
| Land and perennial crops | 12,973,789 | 146,703 | 138,862 | 12,981,630 |
| Other | 210,767 | 53,933 | 3,110 | 261,590 |
| Assets under construction | 15,445,538 | 1,422,227 | 0 | 16,867,765 |
| Advances for fixed assets | 1,587,151 | 419,027 | 0 | 2,006,178 |
| Total 2001 | 224,662,411 | 16,284,078 | 3,439,917 | 237,506,572 |
| Total 2000 | 211,606,286 | 15,900,154 | 2,844,029 | 224,662,411 |

| Accumulated depreciation (CZK '000) | January 1 | Additions | Disposals | December 31 |
|---|--------------------|------------------|------------------|--------------------|
| Buildings, halls and structures | 69,971,947 | 2,737,953 | 740,025 | 71,969,875 |
| Machinery and equipment, furniture and fixtures | 11,978,856 | 1,270,310 | 477,715 | 12,771,451 |
| Vehicles | 26,456,378 | 1,576,401 | 1,603,056 | 26,429,723 |
| Land and perennial crops | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Other | 84,706 | 33,863 | 2,496 | 116,073 |
| Assets under construction | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Advances for fixed assets | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total 2001 | 108,491,887 | 5,618,527 | 2,823,292 | 111,287,122 |
| Total 2000 | 105,352,865 | 5,454,270 | 2,315,248 | 108,491,887 |

| Provisions (CZK '000) | January 1 | Additions | Disposals | December 31 |
|---|------------|----------------|------------|----------------|
| Buildings, halls and structures | 0 | 18,726 | 0 | 18,726 |
| Machinery and equipment, furniture and fixtures | 26 | 8,327 | 26 | 8,327 |
| Vehicles | 0 | 18,888 | 0 | 18,888 |
| Assets under construction | 0 | 78,903 | 0 | 78,903 |
| Total 2001 | 26 | 124,844 | 26 | 124,844 |
| Total 2000 | 470 | 0 | 444 | 26 |

Účetní závěrka

Financial Statement

092

| Zůstatková hodnota (v tis. Kč) | 1. ledna | 31. prosince |
|--|--------------------|---------------------|
| Stavby | 60 332 373 | 67 292 263 |
| Stroje, přístroje, zařízení a inventář | 8 897 551 | 10 332 714 |
| Dopravní prostředky | 16 808 035 | 16 547 442 |
| Pozemky a pěstitelské celky trvalých porostů | 12 973 789 | 12 981 630 |
| Ostatní | 126 061 | 145 517 |
| Pořízení DHM | 15 445 538 | 16 788 862 |
| Zálohy na dlouhodobý majetek | 1 587 151 | 2 006 178 |
| Celkem 2001 | 116 170 498 | 126 094 606 |
| Celkem 2000 | 106 252 951 | 116 170 498 |

Pozn: Počáteční stav představuje údaj k 1. lednu. Konečný stav pro rok 2002 představuje údaj k 31. březnu, pro rok 2001 údaj k 31. prosinci. V případě pořízení DHM a záloh na dlouhodobý majetek je uváděna ve sloupci přírůsteky pouze čistá částka změny.

Převážná většina majetku je pořízena formou nákupu.

b) Účty hmotného majetku

Účty hmotného majetku zahrnují majetek ve výši 238 mil. Kč, který není užíván ČD a na který byly vypracovány privatizační projekty (viz též bod 25). Odhadovaná čistá realizovatelná hodnota tohoto majetku k dosud vypracovaným projektům činí přibližně 269 mil. Kč. K datu sestavení účetní závěrky nebyly výsledky privatizací známy. K tomuto hmotnému majetku nebyla vytvořena žádná opravná položka, protože se očekává vyřazení tohoto majetku proti základnímu kapitálu ČD.

c) Účet pořízení hmotného majetku

Zůstatek účtu pořízení hmotného majetku je tvořen především výdaji spojenými s výstavbou koridorů, která je popsána v bodě 5, a stavebními pracemi v rámci modernizace a rekonstrukce infrastruktury. K pořízení dlouhodobého hmotného majetku byla z důvodu dočasného přerušení stavby vytvořena v roce 2001 opravná položka ve výši 78 mil. Kč.

8. Majetek daný do zástavy

ČD nevlastní k 31. prosinci 2001 žádný majetek, k němuž bylo zřízeno zástavní právo.

9. Drobný dlouhodobý hmotný majetek neuvedený v rozvaze

Celková hodnota drobného dlouhodobého hmotného majetku neuvedeného v rozvaze k 31. prosinci 2001 je 1 618 mil. Kč (1 433 mil. Kč k 31. prosinci 2000). Jedná se o položky v hodnotě do 10 tis. Kč, které jsou evidovány pouze v operativní evidenci. Tyto položky jsou v souladu s platnou legislativou zaúčtovány do nákladů v okamžiku pořízení.



| Net book value (CZK '000) | January 1 | December 31 |
|--|--------------------|--------------------|
| <i>Buildings, halls and structures</i> | 60,332,373 | 67 292 263 |
| <i>Machinery and equipment, furniture and fixtures</i> | 8,897,551 | 10 332 714 |
| <i>Vehicles</i> | 16,808,035 | 16 547 442 |
| <i>Land and perennial crops</i> | 12,973,789 | 12 981 630 |
| <i>Other</i> | 126,061 | 145 517 |
| <i>Assets under construction</i> | 15,445,538 | 16 788 862 |
| <i>Advances for fixed assets</i> | 1,587,151 | 2 006 178 |
| Total 2001 | 116,170,498 | 126 094 606 |
| Total 2000 | 106,252,951 | 116 170 498 |

Note: The opening balance is represented by figures as of January 1. The closing balance for 2002 and 2001 is represented by figures as of March 31 and December 31, respectively. Assets under construction and advances for fixed assets are presented only as net additions or disposals.

Tangible fixed assets are acquired primarily by purchase.

b) Tangible Fixed Asset Accounts

Tangible fixed asset accounts include assets amounting to CZK 238 million which are not used by ČD and for which privatization projects have been prepared (see also Note 25). The estimated net realizable value of these assets is approximately CZK 269 million. Privatization outcomes were not available as at the balance sheet date. No provisions were created against these assets as the assets are expected to be disposed against ČD's share capital.

c) Assets under Construction

Assets under construction primarily include expenses relating to the corridor construction described in Note 5 and construction work relating to infrastructure modernization and reconstruction. A provision of CZK 78 mil. was made for assets under construction in 2001 due to a temporary interruption of the construction work.

8. Pledged Assets

ČD does not have any assets pledged as of December 31, 2001.

9. Low Value Tangible Fixed Assets not Disclosed in the Balance Sheet

The total amount of low value tangible fixed assets as of December 31, 2001, not recorded in the Balance Sheet is approximately CZK 1,618 mil. (CZK 1,433 mil. as of December 31, 2000). These assets include items with a cost not exceeding CZK 10 thousand, which are kept off-balance sheet and charged to the Profit and Loss account on acquisition, in accordance with Czech legislation.

Účetní závěrka

Financial Statement

094

10. Majetek ve finančním pronájmu

| (v tis. Kč) | 2001 | | | | 2000 | | | |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------------|-------------------|----------------|----------------|-------------------|-------------------|
| | Celkem | Splaceno | Splatno do 1 roku | Splatno nad 1 rok | Celkem | Splaceno | Splatno do 1 roku | Splatno nad 1 rok |
| Nákladní železniční vozy* | 466 915 | 378 158 | 88 757 | 0 | 466 915 | 284 775 | 93 383 | 88 757 |
| Hardware celkem | 112 681 | 112 681 | 0 | 0 | 112 681 | 111 248 | 1 433 | 0 |
| Ostatní | 7 243 | 7 089 | 154 | 0 | 20 785 | 19 387 | 1 277 | 121 |
| Celkem | 586 839 | 497 928 | 88 911 | 0 | 600 381 | 415 410 | 96 093 | 88 878 |

* K zajištění finančního pronájmu nákladních železničních vozů vystavily ČD vlastní směnky.

Částky jsou uvedeny bez DPH.

Hodnota majetku používaného v operativním pronájmu není významná.

11. Dlouhodobý nehmotný majetek

Dlouhodobý nehmotný majetek zahrnuje zejména logo ČD, které bylo v roce 1997 oceněno nezávislým znalcem částkou 1 729 mil. Kč a k okamžiku zaúčtování k němu byly vytvořeny opravy v plné výši bez dopadu do výkazu zisků a ztrát.

12. Krátkodobé pohledávky

| (v tis. Kč) | 2001 | 2000 |
|--|------------------|------------------|
| Pohledávky za zákazníky | 2 518 762 | 3 368 526 |
| Ostatní obchodní pohledávky | 1 203 060 | 974 800 |
| Pohledávky z obchodního styku | 3 721 822 | 4 343 326 |
| Ostatní pohledávky | 4 832 547 | 954 326 |
| Krátkodobé pohledávky celkem (brutto) | 8 554 369 | 5 297 652 |
| Opravná položka | -997 066 | -503 986 |
| Krátkodobé pohledávky celkem (netto) | 7 557 303 | 4 793 666 |

Pohledávky z obchodního styku po lhůtě splatnosti k 31. prosinci 2001 dosahují výše 1 439 mil. Kč (1 938 mil. Kč k 31. prosinci 2000), z nichž je přibližně 1 189 mil. Kč více než 180 dnů po lhůtě splatnosti (1 343 mil. Kč k 31. prosinci 2000).

K 31. prosinci 2001 evidují ČD zůstatek pohledávek za zeměmi bývalé Jugoslávie (a obdobné pohledávky) z let 1992 – 1994 v celkové hodnotě 278 mil. Kč (394 mil. Kč k 31. prosinci 2000) a dalších 138 mil. Kč (78 mil. Kč k 31. prosinci 2000) z let 1995 a následujících. K těmto pohledávkám je k 31. prosinci 2001 vytvořena opravná položka ve výši 361 mil. Kč (38 mil. Kč k 31. prosinci 2000).

Ostatní pohledávky ve výše uvedené tabulce představují zejména pohledávky vůči státnímu rozpočtu z titulu dotací.

Žádné pohledávky nejsou kryty zástavním právem.



10. Leased Assets

| (CZK '000) | 2001 | | | | 2000 | | | |
|--------------|----------------|----------------|-------------------|------------------|----------------|----------------|-------------------|------------------|
| | Total | Paid | Due within 1 year | Due after 1 year | Total | Paid | Due within 1 year | Due after 1 year |
| Wagons* | 466,915 | 378,158 | 88,757 | 0 | 466,915 | 284,775 | 93,383 | 88,757 |
| Hardware | 112,681 | 112,681 | 0 | 0 | 112,681 | 111,248 | 1,433 | 0 |
| Other | 7,243 | 7,089 | 154 | 0 | 20,785 | 19,387 | 1,277 | 121 |
| Total | 586,839 | 497,928 | 88,911 | 0 | 600,381 | 415,410 | 96,093 | 88,878 |

* The wagons held under finance leases are secured by promissory notes issued by ČD.

The above amounts are stated net of VAT.

There are no significant assets held under operating leases.

11. Intangible Fixed Assets

Intangible fixed assets primarily consist of CZK 1,729 mil. representing ČD's logo, which was valued at a price determined by an independent valuation in 1997. The logo was fully depreciated at the moment of capitalization, without any impact on the Profit and Loss account.

12. Short-term Receivables

| (CZK '000) | 2001 | 2000 |
|---|------------------|------------------|
| Amounts receivable from customers | 2,518,762 | 3,368,526 |
| Other trade receivables | 1,203,060 | 974,800 |
| Trade receivables | 3,721,822 | 4,343,326 |
| Other receivables | 4,832,547 | 954,326 |
| Total short-term receivables (gross) | 8,554,369 | 5,297,652 |
| Provisions | -997,066 | -503,986 |
| Total short-term receivables (net) | 7,557,303 | 4,793,666 |

Overdue trade receivables amount to CZK 1,439 mil. as of December 31, 2001 (CZK 1,938 mil. as of December 31, 2000), of which CZK 1,189 mil. are overdue greater than 180 days (CZK 1,343 mil. as of December 31, 2000).

As of December 31, 2001, ČD has receivables from the former Yugoslavian states (and similar receivables) from 1992 to 1994 totaling CZK 278 mil. (CZK 394 mil. as of December 31, 2000), and another CZK 138 mil. (CZK 78 mil. as of December 31, 2000) from 1995 and the following years. The above receivables were provisioned at CZK 361 mil. as of December 31, 2001 (CZK 38 mil. as of December 31, 2000).

Other receivables included in the above table mainly represent receivables from state revenue under grants.

No receivables are collateralised.

Účetní závěrka

Financial Statement

096

13. Ostatní aktiva

Ostatní aktiva k 31. prosinci 2001 zahrnují zejména dohadné položky aktivní z mezinárodní přepravy ve výši 327 mil. Kč (802 mil. Kč k 31. prosinci 2000), dohadná položka aktivní z titulu náhrady nákladů na odstraňování důlních škod ve výši 223 mil. Kč (80 mil. Kč k 31. prosinci 2000) a z nájemného za vozy v cizině ve výši 1 092 mil. Kč (620 mil. Kč k 31. prosinci 2000).

Ostatní aktiva k 31. prosinci 2001 dále zahrnují částku 390 mil. Kč (926 mil. Kč k 31. prosinci 2000) nerealizovaných kurzových ztrát.

14. Vlastní kapitál

| Pohyby vlastního kapitálu (v tis. Kč) | 2001 | 2000 |
|---|-------------------|-------------------|
| Počáteční stav k 1. lednu | 82 997 975 | 82 311 960 |
| Ztráta běžného období | -4 094 564 | -4 860 643 |
| Investiční dotace od státu*** | 6 272 257 | 5 518 653 |
| Ostatní investiční dotace | 0 | 90 981 |
| Zaúčtování pozemků zjištěných v průběhu inventarizace | 135 035 | 92 714 |
| Přijaté dary | 1 053 | 1 196 |
| Snížení vlastního kapitálu z titulu vyřazení pozemků | -33 742 | -56 211 |
| Snížení vlastního kapitálu z titulu privatizace | -34 204 | -11 705 |
| Tvorba a čerpání FKSP a ostatní pohyby** | -45 813 | 36 203 |
| Opravy minulých období* | 0 | -125 173 |
| Konečný stav k 31. prosinci | 85 197 997 | 82 997 975 |

* V roce 1999 byla z Fondu státních hmotných rezerv ČD bezplatně převedena nafta v hodnotě 125 173 tis. Kč. Na základě vyjádření Ministerstva financí byl tento bezplatný převod v roce 2000 zúčtován do výnosů.

** Nejvýznamnější položku v roce 2001 představují změny FKSP ve výši -37 mil. Kč

*** Částka investičních dotací od státu uvedená v tabulce se liší od částky skutečně čerpaných dotací uváděných v bodu č. 4. o částku 43 mil. Kč, představující závazek organizace vůči městu Karlovy Vary, který byl v minulosti nesprávně klasifikován jako dotace a který byl v roce 2001 reklasifikován do závazků, a o částku 49 mil. Kč představující platby od Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) z titulu úhrady realizovaných kurzových ztrát ze souvisejících úvěrů, které byly přeúčtovány do výnosů.

15. Rezervy

| Druh rezervy (v tis. Kč) | 1. 1. 2000 | Tvorba | Čerpání | 31. 12. 2000 | Tvorba | Čerpání | 31. 12. 2001 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|------------------|----------------|----------------|
| Rezerva na slevy a reklamace z přepravy | 75 413 | 67 530 | 71 860 | 71 083 | 53 556 | 71 083 | 53 556 |
| Rezerva na soudní spory | 0 | 0 | 0 | 0 | 58 501 | 0 | 58 501 |
| Provozní rezervy celkem | 75 413 | 67 530 | 71 860 | 71 083 | 112 057 | 71 083 | 112 057 |
| Rezerva na kurzové ztráty | 2 518 | 4 247 | 2 518 | 4 247 | 926 247 | 542 793 | 387 701 |
| Finanční rezervy celkem | 2 518 | 4 247 | 2 518 | 4 247 | 926 247 | 542 793 | 387 701 |
| Rezervy celkem | 77 931 | 71 777 | 74 378 | 75 330 | 1 038 304 | 614 876 | 499 758 |

Všechny tvořené rezervy jsou daňově neuznatelné.



13. Other Assets

Other assets primarily consist of accrued revenues from international transport services amounting to CZK 327 mil. as of December 31, 2001 (CZK 802 mil. as of December 31, 2000), accrued revenues from the compensation for flood expenses of CZK 223 mil. (CZK 80 mil. as of December 31, 2000) and from international rental of rolling stocks amounting to CZK 1,092 mil. (CZK 620 mil. as of December 31, 2000).

In addition, other assets consist of an amount of CZK 390 mil. as of December 31, 2001 (CZK 926 mil. as of December 31, 2000) representing unrealized exchange rate losses.

14. Equity

| Movements in Equity (CZK i000) | 2001 | 2000 |
|--|-------------------|-------------------|
| Opening balance as of January 1 | 82,997,975 | 82,311 960 |
| Loss for the period | -4,094,564 | -4,860,643 |
| Infrastructure government grants *** | 6,272,257 | 5,518,653 |
| Other investment grants | 0 | 90,981 |
| Land identified during inventory verification procedures | 135,035 | 92,714 |
| Gifts received | 1,053 | 1,196 |
| Decrease in equity due to disposal of land | -33,742 | -56,211 |
| Decrease in equity due to privatization | -34,204 | -11,705 |
| Addition to and drawing of the Cultural and Social Need Fund and other movements** | -45,813 | 36,203 |
| Adjustments of prior years* | 0 | -125,173 |
| Closing balance as at December 31 | 85,197,997 | 82,997,975 |

* During 1999, oil in the amount of CZK 125,173 thousand was transferred to ČD for free from the State Material Reserve Fund. Pursuant to an opinion of the Ministry of Finance, the above transfer was charged to income in 2000.

** The major item in 2001 was changes in the Cultural and Social Need Fund of CZK -37 mil.

*** The amount of the infrastructure government grants shown in the table differs from the actual drawn grants presented in Note 4 by CZK 43 mil. which represents the Organization's payable to the city of Karlovy Vary which had been incorrectly classified as a grant in the past and which was reclassified into payables in 2001, and by CZK 49 mil. representing payments from the State Fund of Transport Infrastructure under the payment of unrealized exchange rate losses on the underlying loans which were recharged to income.

15. Reserves

| Type of reserve (CZK '000) | 1. 1. 2000 | Creation | Use | 31. 12. 2000 | Creation | Use | 31. 12. 2001 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|------------------|----------------|----------------|
| Reserve for discounts and transport claims | 75,413 | 67,530 | 71,860 | 71,083 | 53,556 | 71,083 | 53,556 |
| Reserve for legal disputes | 0 | 0 | 0 | 0 | 58,501 | 0 | 58,501 |
| Total operating reserves | 75,413 | 67,530 | 71,860 | 71,083 | 112,057 | 71,083 | 112,057 |
| Reserves for exchange rate losses | 2,518 | 4,247 | 2,518 | 4,247 | 926,247 | 542,793 | 387,701 |
| Total financial reserves | 2,518 | 4,247 | 2,518 | 4,247 | 926,247 | 542,793 | 387,701 |
| Total reserves | 77,931 | 71,777 | 74,378 | 75,330 | 1,038,304 | 614,876 | 499,758 |

All the above reserves are non-tax deductible.

Účetní závěrka

Financial Statement

098

16. Závazky

| (v tis. Kč) | 2001 | 2000 |
|---|------------------|------------------|
| Investiční závazky | 1 766 483 | 2 598 883 |
| Provozní závazky | | |
| - z přepravy za zahraničními železnicemi | 288 530 | 214 584 |
| - vůči dodavatelům | 3 956 529 | 2 657 156 |
| Přijaté zálohy | 452 581 | 410 901 |
| Směnky | 425 690 | 482 624 |
| Krátkodobé závazky z obchodního styku celkem | 6 889 813 | 6 364 148 |

Závazky z obchodního styku po lhůtě splatnosti k 31. prosinci 2001 dosahují výše 3 925 mil. Kč (3 016 mil. Kč k 31. prosinci 2000), z nichž je přibližně 609 mil. Kč více než 180 dnů po lhůtě splatnosti (269 mil. Kč k 31. prosinci 2000).

Jiné dlouhodobé závazky tvoří převážně splátky jistin a úroků z úvěrů, jež byly v rámci realizace státní záruky za ČD dosud uhrazeny Ministerstvem financí České republiky. Splatnost těchto závazků je v letech 2006 až 2007. Zůstatky těchto závazků jsou následující:

| Jiné dlouhodobé závazky (v tis. Kč) | 2001 | 2000 |
|-------------------------------------|------------------|------------------|
| Z titulu platby úroků z úvěrů | 2 088 208 | 1 894 904 |
| Z titulu platby jistin úvěrů | 1 982 390 | 1 527 914 |
| Ostatní | 54 823 | 486 |
| Celkem | 4 125 421 | 3 423 304 |

Žádné závazky nejsou kryty zástavním právem.

17. Úvěry

| Dlouhodobé úvěry (v tis. Kč) | Zůstatek k 31. 12. 2000 | Čerpání za rok 2001 | Splátky za rok 2001 | Kurzové rozdíly (1) | Zůstatek k 31. 12. 2001 | Pozn. |
|------------------------------|----------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|----------------------------|-------|
| I. koridor | | | | | | |
| KfW Frankfurt (DEM) | 440 045 | 0 | 0 | -31 267 | 408 778 | |
| EBRD Londýn (USD) | 657 002 | 0 | 46 711 | -25 241 | 585 050 | (2) |
| EIB Lucemburk (DEM) | 4 063 965 | 0 | 290 780 | -333 914 | 3 439 271 | (2) |
| Japon. EXIM bank (JPY) | 3 717 284 | 0 | 247 204 | -583 214 | 2 886 866 | (2) |
| KfW Frankfurt (DEM) | 897 049 | 0 | 63 184 | -74 706 | 759 159 | (2) |
| EIB Lucemburk (DEM) | 2 655 811 | 0 | 0 | -235 353 | 2 420 458 | (2) |
| Česká spořitelna, a.s. | 938 335 | 995 640 | 1 933 975 | 0 | 0 | (3) |
| KfW Frankfurt (DEM) | 289 200 | 506 775 | 0 | -60 435 | 735 540 | (2) |
| Česká spořitelna, a.s. (CZK) | 0 | 1 883 903 | 0 | 0 | 1 883 903 | (2) |
| Komerční banka, a.s. (CZK) | 0 | 372 000 | 0 | 0 | 372 000 | (2) |
| II. koridor | | | | | | |
| EIB Lucemburk (EUR) | 5 614 400 | 1 378 500 | 0 | -596 900 | 6 396 000 | (2) |
| EIB Lucemburk (EUR) | 0 | 1 672 500 | 0 | -73 500 | 1 599 000 | (2) |
| KfW Frankfurt (DEM) | 2 508 022 | 1 045 917 | 0 | -283 716 | 3 270 223 | (2) |
| Mezisoučet | 21 781 113 | 7 855 235 | 2 581 854 | -2 298 246 | 24 756 248 | |



16. Payables

| (CZK '000) | 2001 | 2000 |
|--|------------------|------------------|
| Investment payables | 1,766,483 | 2,598,883 |
| Operating payables | | |
| - from foreign railways | 288,530 | 214,584 |
| - to suppliers | 3,956,529 | 2,657,156 |
| Advances received | 452,581 | 410,901 |
| Bills of exchange | 425,690 | 482,624 |
| Total short-term trade payables | 6,889,813 | 6,364,148 |

Total overdue trade payables as of December 31, 2001, amount to CZK 3,925 mil. (CZK 3,016 mil. as of December 31, 2000), of which approximately CZK 609 mil. is overdue greater than 180 days (CZK 269 mil. as of December 31, 2000).

Other long-term payables as of December 31, 2001, primarily consist of repayments of principal and interest on loans, made by the Ministry of Finance of the Czech Republic on behalf of ČD under the state guarantee. These payables are due in 2006 and 2007. The above payables' balances are as follows:

| Long-term payables (CZK '000) | 2001 | 2000 |
|-------------------------------|------------------|------------------|
| Payments of interest on loans | 2,088,208 | 1,894,904 |
| Payments of principle | 1,982,390 | 1,527,914 |
| Other | 54,823 | 486 |
| Total | 4,125,421 | 3,423,304 |

There are no payables encumbered by the right of lien.

17. Loans

| Long-term loans (CZK '000) | Balance at 31. 12. 2000 | Drawings in 2001 | Payments for 2001 | Exchange differences (1) | Balance at 31. 12. 2001 | Note |
|----------------------------|----------------------------|---------------------|----------------------|-----------------------------|----------------------------|------|
| I. Corridor | | | | | | |
| KfW Frankfurt (DEM) | 440,045 | 0 | 0 | -31,267 | 408,778 | |
| EBRD London (USD) | 657,002 | 0 | 46,711 | -25,241 | 585,050 | (2) |
| EIB Luxembourg (DEM) | 4,063,965 | 0 | 290,780 | -333,914 | 3,439,271 | (2) |
| Japanese EXIM bank (JPY) | 3,717,284 | 0 | 247,204 | -583,214 | 2,886,866 | (2) |
| KfW Frankfurt (DEM) | 897,049 | 0 | 63,184 | -74,706 | 759,159 | (2) |
| EIB Luxembourg (DEM) | 2,655,811 | 0 | 0 | -235,353 | 2,420,458 | (2) |
| ČS, a.s. | 938,335 | 995,640 | 1,933,975 | 0 | 0 | (3) |
| KfW Frankfurt (DEM) | 289,200 | 506,775 | 0 | -60,435 | 735,540 | (2) |
| ČS, a.s. (CZK) | 0 | 1,883,903 | 0 | 0 | 1,883,903 | (2) |
| KB, a.s. (CZK) | 0 | 372,000 | 0 | 0 | 372,000 | (2) |
| II. Corridor | | | | | | |
| EIB Luxembourg (EUR) | 5,614,400 | 1,378,500 | 0 | -596,900 | 6,396,000 | (2) |
| EIB Luxembourg (EUR) | 0 | 1,672,500 | 0 | -73,500 | 1,599,000 | (2) |
| KfW Frankfurt (DEM) | 2,508,022 | 1,045,917 | 0 | -283,716 | 3,270,223 | (2) |
| Subtotal | 21,781,113 | 7,855,235 | 2,581,854 | -2,298,246 | 24,756,248 | |

Účetní závěrka

Financial Statement

100

| Dlouhodobé úvěry (v tis. Kč) | Zůstatek k 31. 12. 2000 | Čerpání za rok 2001 | Splátky za rok 2001 | Kurzové rozdíly (1) | Zůstatek k 31. 12. 2001 | Pozn. |
|------------------------------|----------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|----------------------------|---------|
| Dopravní prostředky | | | | | | |
| ČSOB (Pendolina) (Kč, EUR) | 1 022 564 | 742 208 | 796 843 | -50 448 | 917 481 | (2) (4) |
| KOB (vozy I. třídy) | 302 544 | 0 | 19 884 | 0 | 282 660 | (4) |
| KOB (rest. vozy) | 390 399 | 0 | 62 415 | -23 014 | 304 970 | (4) |
| ČSOB (vozy II. třídy) | 863 049 | 0 | 160 937 | 0 | 702 112 | (4) |
| ČSOB (vnitrovozy 96) | 300 000 | 0 | 300 000 | 0 | 0 | (2) (4) |
| CL (vnitrovozy 97) | 200 000 | 0 | 100 000 | 0 | 100 000 | (2) |
| Mezisoučet | 3 078 556 | 742 208 | 1 440 079 | -73 462 | 2 307 223 | |
| Ostatní | | | | | | |
| KOB TOZ | 171 064 | 0 | 25 034 | 0 | 146 030 | (4) |
| KB provoz. | 300 000 | 0 | 0 | 0 | 300 000 | |
| KOB provoz. | 800 000 | 0 | 615 000 | 0 | 185 000 | (2) (4) |
| KB provoz. | 700 000 | 0 | 0 | 0 | 700 000 | |
| ČSOB | 1 000 000 | 0 | 0 | 0 | 1 000 000 | (4) |
| Raiffeisenbank | 300 200 | 283 460 | 583 660 | 0 | 0 | |
| ČSOB (900 mil. Kč) | 510 000 | 390 000 | 0 | 0 | 900 000 | (2) |
| KB 2,5 mld. Kč | 0 | 2 100 000 | 0 | 0 | 2 100 000 | (2) |
| ČSOB | 1 000 000 | 0 | 0 | 0 | 1 000 000 | (4) |
| KB (revolving) | 400 000 | 0 | 0 | 0 | 400 000 | |
| Mezisoučet | 5 181 264 | 2 773 460 | 1 223 694 | 0 | 6 731 030 | |
| Celkem | 30 040 933 | 11 370 903 | 5 245 627 | -2 371 708 | 33 794 501 | |

(1) kurzové rozdíly představují změnu z titulu kurzového přepočtu mezi 31. prosincem 2000 a 31. prosincem 2001

(2) garance - poskytnuta státní záruka

(3) směnečný úvěr od České spořitelny

(4) úvěr je zajištěn vlastními směnkami

ČSOB - Československá obchodní banka

KOB - Konsolidační banka

CL - Credit Lyonnais

TOZ - trvale se obracející zásoby

KB - Komerční banka

ČS - Česká spořitelna

EBRD - Evropská banka pro obnovu a rozvoj

EIB - Evropská investiční banka

KfW - Kreditanstalt für Wiederaufbau

Japon. EXIM bank - Japonská exportní a importní banka



| Long-term loans (CZK '000) | Balance at 31. 12. 2000 | Drawings in 2001 | Payments for 2001 | Exchange differences (1) | Balance at 31. 12. 2001 | Note |
|-------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|-------------|
| Rolling stock | | | | | | |
| ČSOB (Pendolina) (CZK, EUR) | 1,022,564 | 742,208 | 796,843 | -50,448 | 917,481 | (2)(4) |
| KOB (1 st class wagons) | 302,544 | 0 | 19,884 | 0 | 282,660 | (4) |
| KOB (restaurant wagons) | 390,399 | 0 | 62,415 | -23,014 | 304,970 | (4) |
| ČSOB (2 nd class wagons) | 863,049 | 0 | 160,937 | 0 | 702,112 | (4) |
| ČSOB (96 local wagons) | 300,000 | 0 | 300,000 | 0 | 0 | (2)(4) |
| CL (97 local wagons) | 200,000 | 0 | 100,000 | 0 | 100,000 | (2) |
| Subtotal | 3,078,556 | 742,208 | 1,440,079 | -73,462 | 2,307,223 | |
| Other | | | | | | |
| KOB TOZ | 171,064 | 0 | 25,034 | 0 | 146,030 | (4) |
| KB operational | 300,000 | 0 | 0 | 0 | 300,000 | |
| KOB operational | 800,000 | 0 | 615,000 | 0 | 185,000 | (2)(4) |
| KB operational | 700,000 | 0 | 0 | 0 | 700,000 | |
| ČSOB | 1,000,000 | 0 | 0 | 0 | 1,000,000 | (4) |
| Raiffeisenbank | 300,200 | 283,460 | 583,660 | 0 | 0 | |
| ČSOB (CZK 900 mil.) | 510,000 | 390,000 | 0 | 0 | 900,000 | (2) |
| KB - CZK 2.5 billion | 0 | 2,100,000 | 0 | 0 | 2,100,000 | (2) |
| ČSOB | 1,000,000 | 0 | 0 | 0 | 1,000,000 | (4) |
| KB (revolving) | 400,000 | 0 | 0 | 0 | 400,000 | |
| Subtotal | 5,181,264 | 2,773,460 | 1,223,694 | 0 | 6,731,030 | |
| Total | 30,040,933 | 11,370,903 | 5,245,627 | -2,371,708 | 33,794,501 | |

(1) Exchange differences represent the change in unrealized exchange differences between December 31, 2000, and December 31, 2001.

(2) Guarantee - state guarantee provided

(1) Bill credit granted by Česká spořitelna

(4) Loan secured by promissory notes

ČSOB - Československá obchodní banka

KOB - Konsolidační banka

CL - Crédit Lyonnais

TOZ - permanently moving stock

KB - Komerční banka

ČS - Česká spořitelna

EBRD - European Bank for Reconstruction and Development

EIB - European Investment Bank

KfW - Kreditanstalt für Wiederaufbau

EXIM Bank - Japanese Export and Import Bank.

Účetní závěrka

Financial Statement

102

| Krátkodobé úvěry (v tis. Kč) | Zůstatek k 31. 12. 2000 | Zůstatek k 31. 12. 2001 | Úroková míra |
|--|-------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| Komerční banka, kontokorentní úvěr | 337 495 | 291 876 | Referenční sazba KB + 1,8 % |
| Komerční banka, kontokorentní úvěr | 904 866 | 1 197 617 | Referenční sazba KB + 1,8 % |
| Česká konsolidační agentura, směnečný úvěr | 0 | 864 300 | |
| Mezisoučet | 1 242 361 | 2 353 793 | |

Splátky výše uvedených úvěrů jsou podle úvěrových smluv uvedeny v následující tabulce (stav k 31. prosinci 2001. Částky v cizích měnách jsou přepočteny na Kč s použitím kurzu ČNB k 31. prosinci 2001):

| (v tis. Kč) | Splátky dle příslušných smluv předpokládané v roce 2002 | | | | Splátky |
|------------------|---|----------------------------|-----------------------------|--------------------|---|
| | Splátky hrazené ČD | Splátky hrazené státem (1) | Restrukturalizace úvěru (2) | Celkem v roce 2002 | v dalších letech Celkem v roce 2003 a dále |
| Dlouhodobé úvěry | 629 208 | 1 771 184 | 3 395 640 | 5 796 032 | 27 998 469 |
| Krátkodobé úvěry | 2 353 793 | 0 | 0 | 2 353 793 | 0 |
| Celkem | 2 983 001 | 1 771 184 | 3 395 640 | 8 149 825 | 27 998 469 |

(1) Představuje jistiny investičních úvěrů garantovaných státem, jež jsou dle příslušných úvěrových smluv splatné v roce 2002 a u kterých ČD předpokládají jejich splacení státem. V okamžiku úhrady splátky státem bude daná položka převedena na účet jiných dlouhodobých závazků (viz bod 16). Z tohoto důvodu jsou tyto položky v rozvaze klasifikovány jako součást dlouhodobých úvěrů.

(2) Představuje část jistiny úvěru splatnou dle příslušné úvěrové smlouvy v roce 2002. V případě daného úvěru se předpokládá restrukturalizace a prodloužení lhůty jeho splatnosti. Z tohoto důvodu je daná položka v rozvaze klasifikována jako součást dlouhodobých úvěrů.

Úroky z úvěrů jsou následující:

| Úroky z úvěrů (v tis. Kč) | 2001 | | 2000 | |
|---------------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|
| | Investiční | Nákladové | Investiční | Nákladové |
| I. a II. koridor | 601 379 | 675 479 | 381 166 | 683 570 |
| Dopravní prostředky | 53 083 | 139 887 | 46 635 | 144 756 |
| Ostatní | 0 | 671 543 | 0 | 730 219 |
| Celkem | 654 462 | 1 486 909 | 427 801 | 1 558 545 |

Z bankovních úvěrů zachycených v rozvaze ČD je úvěr od ČSOB na vnitrovzozy 96 zajištěn pomocí swapové operace u banky Credit Lyonnais. V roce 2001 dosáhly náklady související s tímto finančním derivátem výše 33 mil. Kč a výnosy výše 12 mil. Kč. K 31. prosinci 2001 byla tato swapová operace ukončena a ČD neměly ke konci roku 2001 uzavřeny žádné kontrakty na finanční deriváty.

18. Ostatní pasiva

Ostatní pasiva k 31. prosinci 2001 zahrnují zejména dohadné účty pasivní z titulu nájemného za cizí vozy ve výši 1 005 mil. Kč (545 mil. Kč k 31. prosinci 2000) a také výnosy příštích období představující kompenzaci důlních škod přijatou od Severočeských dolů ve výši 389 mil. Kč (179 mil. Kč k 31. prosinci 2000).

Ostatní pasiva k 31. prosinci 2001 dále zahrnují částku 2 158 mil. Kč (419 mil. Kč k 31. prosinci 2000) nerealizovaných kurzových zisků.



| Short-term loans (CZK '000) | Balance at 31. 12. 2000 | Balance at 31. 12. 2001 | Interest rate |
|---|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------|
| Komerční banka - overdraft | 337,495 | 291,876 | KB reference rate + 1.8% |
| Komerční banka - overdraft | 904,866 | 1,197,617 | KB reference rate + 1.8% |
| Česká konsolidační agentura - bill credit | 0 | 864,300 | |
| Subtotal | 1,242,361 | 2,353,793 | |

Payments of the above loans according to loan agreements are presented in the table below (balance at December 31, 2001; amounts in foreign currencies are translated at the ČNB rate as of December 31, 2001):

| (CZK '000) | Payments under respective contracts expected in 2002 | | | Payments in further years | |
|-------------------|---|-----------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--|
| | Payments made by ČD | Payments made by state (1) | Loan restructuring (2) | Total in 2002 | Total in 2003 and further years |
| Long-term loans | 629,208 | 1,771,184 | 3,395,640 | 5,796,032 | 27,998,469 |
| Short-term loans | 2,353,793 | 0 | 0 | 2,353,793 | 0 |
| Total | 2,983,001 | 1,771,184 | 3,395,640 | 8,149,825 | 27,998,469 |

(1) Principles of investment loans guaranteed by the government which are due in 2002 under the respective loan contracts and which are expected to be paid by the government. At the moment the payment is made by the state, the respective item is reclassified to other long-term payables (see Note 16). Therefore, the above items are classified in the balance sheet as part of long-term loans.

(2) A loan principal due in 2002 under the relevant loan contract. Restructuring and extension of the due date is expected for this loan. Therefore, the above item is classified in the balance sheet as part of long-term loans.

Interest on loans is as follows:

| Interest (CZK '000) | 2001 | | 2000 | |
|----------------------------|--------------------|------------------|--------------------|------------------|
| | Capitalized | Expensed | Capitalized | Expensed |
| I. and II. Corridor | 601,379 | 675,479 | 381,166 | 683,570 |
| Rolling stock | 53,083 | 139,887 | 46,635 | 144,756 |
| Other | 0 | 671,543 | 0 | 730,219 |
| Total | 654,462 | 1,486,909 | 427,801 | 1,558,545 |

Of the bank loans disclosed in ČD's balance sheet, the loan from ČSOB for 96 local wagons is collateralized by a swap transaction with Credit Lyonnais. During 2001, expenses associated with this financial derivative amounted to CZK 33 mil. and income amounted to CZK 12 mil. As of December 31, 2001, the above swap transaction was finalized and ČD had no other major financial derivative contracts concluded at the end of 2001.

18. Other Liabilities

Other liabilities as of December 31, 2001, primarily consist of accrued expenses related to international rental of rolling stock amounting to CZK 1,005 mil. (CZK 545 mil. as of December 31, 2000) and compensation of mining damage received from Severočeské doly of CZK 389 mil. (CZK 179 mil. as of December 31, 2000).

Other liabilities as of December 31, 2001, also include unrealized foreign exchange gains of CZK 2,158 mil. (CZK 419 mil. as of December 31, 2000).

Účetní závěrka

Financial Statement

19. Podmíněné a další neuvedené závazky

ČD jsou účastníkem různých soudních sporů. Celková výše evidovaných nároků třetích stran za ČD, jež jsou předmětem výše uvedených soudních sporů, činí přibližně 122 mil. Kč. ČD provedly odbornou analýzu možných budoucích nákladů spojených se soudními spory a na základě principu opatrnosti vytvořily rezervu ve výši 58 mil. Kč (viz bod 15).

ČD mají ve své evidenci pozemky s nevyjasněnými majetkoprávními vztahy. Potenciální závazky vyplývající z vyřešení těchto majetkoprávních nejasností nejsou významné.

Jak je uvedeno v bodě 16, ČD evidují dlouhodobě významné množství závazků po lhůtě splatnosti, ze kterých mohou vyplynout penále a úroky z prodlení. V souladu s účetními předpisy ČD počínaje 1. lednem 2001 účtují náklady na penále a úroky z prodlení na základě přijatých penalizačních faktur. Zároveň však nelze vyloučit, že v budoucnu budou přijaty další penalizační faktury v souvislosti se závazky nesplacenými do data účetní závěrky. Konečné náklady, které v této souvislosti mohou ČD vzniknout, nelze v současnosti určit. V rámci účetní závěrky nebyla z těchto titulů provedena žádná úprava.

ČD zavedly systematická opatření zaměřená na ochranu životního prostředí a zavádění ekologicky šetrných postupů. V roce 1999 byl zaveden informační systém na sledování nákladů vynaložených na spotřebu energie, vody a nákladů spojených s ochranou životního prostředí (tzv. environmentální informační systém), v roce 2000 proběhl vnitřní ekologický audit, který provedl odbor ochrany životního prostředí GŘ. Budoucí náklady organizace týkající se této oblasti (pokud existují) nemohou být v současnosti určeny a nebyla na ně vytvořena žádná rezerva. Náklady na odstraňování již způsobených ekologických škod jsou účtovány jako provozní náklady.

20. Závazky z uzavřených smluv

ČD centrálně nesledují závazky z uzavřených smluv a částku těchto závazků k 31. prosinci 2001 nelze přesně vyčíslit.

ČD podepsaly smlouvy s dodavateli pro výstavbu koridorů. Odhadované náklady na I. a II. koridor jsou následující:

| (v tis. Kč) k 31. 12. 2001 | I. koridor | II. koridor |
|--|-------------------|-------------------|
| Dosud provedená výstavba | 29 890 682 | 16 744 182 |
| Zbývající odhadované náklady | 9 760 318 | 25 604 818 |
| Celkové odhadované náklady na výstavbu koridorů | 39 651 000 | 42 349 000 |

Náklady schválené vládou ČR pro realizaci obou koridorů jsou ve výši 36,5 mld. Kč pro každý koridor. Částky převyšující tuto částku jsou hrazeny především z příspěvků od Ředitelství silnic a dálnic poskytovaných v rámci dotací Státního fondu dopravní infrastruktury zřízeného Ministerstvem dopravy a spojů v roce 2000, dále pak z příspěvků od obcí, ze státních dotací a z vlastních zdrojů.

Část zbývajících odhadovaných nákladů na výstavbu koridorů tvoří závazky z již uzavřených smluv.



19. Contingencies and Unrecorded Liabilities

ČD is involved in various legal proceedings. The total amount of third party claims from which ČD is the subject of the above legal disputes is approximately CZK 122 million. ČD performed a professional analysis of potential future expenses relating to legal disputes and created a provision with respect to these potential claims of CZK 58 mil. in compliance with the prudence principle (refer to Note 15).

ČD has land in their register with unclear ownership relations. Potential liabilities arising from settlement of such ownership matters are not material.

As discussed in Note 16, the Organization has historically had a substantial balance of overdue payables which can lead to penalties and default interest. Pursuant to the accounting regulations, ČD has been recognizing expenses on penalties and default interest on the basis of received penalty invoices since January 1, 2001. Additional penalty invoices relating to payables outstanding as of the balance sheet date might be received in the future. The expenses that may be ultimately incurred by the Organization in this respect cannot be presently determined. Accordingly, no adjustment has been made to the financial statements in respect of these matters.

ČD has established systematic measures for protection of the environment and environmentally friendly operations. In 1999, an information system was installed for monitoring expenses on consumption of energy, water and expenses associated with environmental protection (the environmental information system). In 2000, an internal environmental audit was performed by the Environmental Department of the General Director's office. The potential environmental costs to be ultimately incurred by ČD, if any, cannot presently be determined and no provision has been recorded for these costs. Expenses relating to the treatment of damage caused by ČD are recorded as operating expenses, when incurred.

20. Commitments

Central control is not maintained for obligations under contractual arrangements. Therefore, ČD is unable to determine the total amount of commitments as of December 31, 2001.

Contracts were signed by ČD with suppliers in relation to the construction of the corridors. The estimated ultimate costs of I. and II. Corridors are summarized as follows:

| (CZK '000) at December 31, 2001 | I. Corridor | II. Corridor |
|---|--------------------|---------------------|
| Construction already performed | 29,890,682 | 16,744,182 |
| Remaining estimated costs to complete the construction | 9,760,318 | 25,604,818 |
| Total estimated costs of Corridors' construction | 39,651,000 | 42,349,000 |

The expenses approved by the Czech Government for the construction of both corridors are of CZK 36.5 billion for each corridor. The amounts above this limit are paid from the contributions made by Ředitelství silnic a dálnic (the Directorate of Roads and Highways in the Czech Republic) within the grants of the State Fund of Transport Infrastructure established by the Ministry of Transport and Communications in 2000, as well as from contributions received from municipalities, from state grants and internal sources.

Part of the remaining estimated expenses on the completion of the corridors is represented by commitments under the contracts entered into.

Účetní závěrka

Financial Statement

IV. DALŠÍ INFORMACE

21. Využívání majetku

Některé položky majetku ČD nejsou využívány pro vlastní činnost a část tohoto majetku je pronajímána třetím stranám.

22. Ekonomický přínos dlouhodobého majetku

Životnost a ekonomický přínos existujícího dlouhodobého hmotného majetku závisí na dostupnosti finančních prostředků a budoucích rozhodnutích o jeho obnově, modernizaci a racionalizaci. Z důvodu existujících nejistot v uvedených oblastech nelze konečnou životnost a ekonomický přínos existujícího dlouhodobého hmotného majetku určit, a proto nebyly v rámci účetní závěrky z tohoto titulu provedeny žádné úpravy jeho ocenění.

23. Likvidita

ČD vykazují od roku 1993 významné provozní ztráty. Tyto ztráty byly mnohem větší než přijaté neinvestiční dotace.

Mimoto ČD vynakládají významné výdaje na modernizaci, údržbu a obnovu majetku. Významná část těchto výdajů se týká výstavby koridorů s odhadovanými celkovými náklady na první dva koridory ve výši 82 000 mil. Kč, jak je uvedeno v bodě 5. Čisté peněžní příjmy z provozní činnosti a dosavadní výše státních a ostatních dotací přijatých do konce účetního období nepostačovaly na pokrytí očekávaných nutných plateb.

V důsledku výše nedostatečné tvorby vlastních zdrojů je významná část provozních a dlouhodobých výdajů financována prostřednictvím řady úvěrů se souvisejícím nárůstem úrokových nákladů, jak je uvedeno v bodě 17. Zároveň nedostatek finančních prostředků vede k dlouhodobě přetrvávajícímu významnému zůstatku závazků po lhůtě splatnosti, jak je uvedeno v bodě 16. Současné splátky řady úvěrů, resp. úroků, hradí za ČD stát, jak je uvedeno v bodě 17. Vedení ČD předpokládá přetrvávání tohoto stavu v nejbližší budoucnosti.

ČD budou v budoucích letech stát před potřebou významných peněžních prostředků pro financování své činnosti a splacení současných závazků, úvěrů a souvisejících úroků, jak je uvedeno v bodě 17. Mimoto jsou plánovány další významné půjčky na pokrytí budoucích investičních nákladů. Pokud by se ČD nepodařilo získat dostatečné zdroje financování, mohlo by to ovlivnit schopnost ČD pokračovat v činnosti v obvyklém rozsahu a hradit své závazky v okamžiku jejich splatnosti.

24. Budoucí forma organizace

Dne 1. března 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, dle kterého by k 1. lednu 2003 mělo dojít k ukončení činnosti stávající státní organizace České dráhy a ke vzniku akciové společnosti České dráhy (dále „AS“) a státní organizace Správa železniční dopravní cesty (dále „SŽDC“) jako jejich právních nástupců. Předmětem podnikání AS bude zejména provozování železniční dopravy a železniční dopravní cesty. Předmětem činnosti SŽDC bude zejména hospodaření s majetkem tvořícím železniční dopravní cestu. Majetek a závazky stávající organizace přejdou na AS a SŽDC v jejich účetních hodnotách, vybraný majetek stanovený zákonem bude převeden na Ministerstvo dopravy a spojů České republiky. Součástí tohoto procesu je významné oddlužení AS, neboť ke dni vzniku převezme SŽDC mimo jiné veškeré závazky organizace z přijatých úvěrů a závazky organizace z obchodně přepravních vztahů po lhůtě splatnosti. Organizace zahájila kroky vedoucí k naplnění výše zmíněného zákona.

Účetní závěrka organizace byla připravena na základě předpokladu neomezeného trvání činnosti organizace. Tento předpoklad je závislý na realizaci výše uvedených kroků a způsobu budoucího financování obou subjektů. Účetní závěrka neobsahuje žádné úpravy, které by mohly být nutné, pokud by nedošlo k úspěšnému dokončení výše uvedených kroků či zajištění adekvátního způsobu budoucího financování.



IV. FURTHER INFORMATION

21. Rental Income

Some of ČD's assets are not used for internal operations and a portion of these assets is leased to third parties.

22. Tangible Fixed Assets

The future useful lives of and economic benefits associated with the existing tangible fixed assets are dependent upon the availability of financing for maintenance and future decisions regarding their renovation, modernization and rationalization. Due to the existing uncertainties in the above areas, the ultimate useful lives of and economic benefits associated with the existing tangible fixed assets cannot presently be determined and accordingly no adjustment to the valuation of tangible fixed assets was made in the financial statements.

23. Liquidity

ČD has incurred significant operational losses since 1993. These losses are significantly greater than the operational grants received from the State.

In addition, ČD incurs significant capital expenditures related to modernization, maintenance and replacement of assets. A significant part of these capital expenditures relates to the railway corridors construction, with the estimated ultimate cost for the first two corridors amounting to CZK 82,000 million as discussed in Note 5. The net cash flows from operations and the infrastructure grants received from the state are not sufficient to cover these capital expenditures.

Due to insufficient generation of funds, a significant part of the capital expenditures are financed through loans from various lending agencies with related increased interest expenditures, as disclosed in Note 17. At the same time, insufficient financial resources result in significant payables overdue, as disclosed in Note 16. The concurrent payments of several loans and interest respectively are made by the state on behalf of ČD as discussed in Note 17. ČD's management anticipates this situation to persist in the near future.

In future years, ČD will need significant cash available, in order to finance its operations and to repay the current payables, loans and interest as discussed in Note 17. In addition, further loans are planned to be taken, in order to finance future capital expenditures. If ČD failed to obtain sufficient source of funding, it might jeopardize the Organization's ability to continue its operations without having to restrict their scope and settle its payables as they fall due.

24. Future Status of the Organization

Act No. 77/2002 Coll., took effect as of March 1, 2002, whereby, subject to the approval of the Czech Government, the current state organization Czech Railways is expected to discontinue its operations and activities as of January 1, 2003, and the joint stock company Czech Railways ("ČD") and the state organization Railway Route Management ("SŽDC") will be formed as its legal successors. This Act sets out that ČD will be primarily engaged in operating railway transportation and the transport route. SŽDC will be primarily engaged in managing assets that constitute the railway transport route. The assets and liabilities of the existing Organization will be transferred to ČD and SŽDC at their carrying values, selected assets defined by the statute will be transferred to the Ministry of Transport and Communications of the Czech Republic. SŽDC will, among others, assume all of the Organization's loan commitments and overdue payables arising from business transportation dealings. The Organization has initiated steps to implement the Act referred to above.

The Organization's financial statements were prepared on the basis of the assumption of the Organization's ability to continue as a going concern. This assumption depends on the execution of the above described steps and the method of both entities' future funding. The financial statements do not include any adjustments which might be deemed necessary had the above steps failed to be successfully completed or had no adequate method of future funding been provided for.

Účetní závěrka

Financial Statement

25. Navržený plán privatizace

Podle ustanovení § 5 a § 6 zákona č. 92/1991 Sb., ve znění pozdějších novel, byla usnesením vlády ČR č. 502 ze dne 8. září 1993 a usnesením vlády ČR č. 418 ze dne 3. srpna 1994 vyhlášena 3. a 4. etapa privatizace majetku státu s právem hospodaření ČD. Celková účetní hodnota majetku navrženého tímto usnesením k privatizaci činila 2 910 mil. Kč.

K datu účetní závěrky došlo k privatizaci části tohoto majetku v celkové hodnotě 976 mil. Kč.

Na základě návrhu Správní rady ČD na vyjmutí určitého majetku z privatizace pozastavil Fond národního majetku České republiky privatizaci většiny zbývajících dosud nezprivatizovaného majetku. Aktuální stav privatizace zbývajících majetku ČD k 31. prosinci 2001 včetně zohlednění výše uvedeného rozhodnutí o pozastavení privatizace je následující:

| | (mil. Kč) |
|---|------------------|
| Majetek navržený k vyjmutí z privatizace | 1 696 |
| Zbývajících majetek vyhlášený k privatizaci | 238 |
| Celkem zbývajících majetek k privatizaci | 1 934 |

26. Události po datu účetní závěrky

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



25. Proposed Privatization Plan

Pursuant to provisions of ss. 5 and 6 of Act No. 92/1991 Coll., as subsequently amended, the Government of the Czech Republic issued Resolutions No. 502 dated September 8, 1993, and No. 418, dated August 3, 1994, to start the 3rd and 4th phase of the privatization of ČD's assets. The total book value of assets to be privatized under the above resolution was CZK 2,910 million.

Of the above assets, a portion totaling CZK 976 million was privatized as of the balance sheet date.

Based on the proposal of the Board of Representatives to exempt certain assets from the privatization, the National Property Fund of the Czech Republic suspended the privatization of most of the remaining assets. The status of the privatization of the remaining assets as of December 31, 2001, reflecting the above decisions, is as follows:

| | CZK mil. |
|---|-----------------|
| Assets proposed to be exempt from privatization | 1 696 |
| Outstanding assets to be privatized | 238 |
| Total remaining assets to be privatized | 1 934 |

26. Subsequent Events

With the exception of events described in the above Notes, there were no other significant matters to occur after the balance sheet date which would require adjustment to or disclosure in the financial statements.

Použité zkratky a pojmy

Abbreviations

- AICCF** - Mezinárodní železniční kongres
- ČBID** - Českobudějovická integrovaná doprava
- ČD** - České dráhy
- ČSD** - Československé státní dráhy
- Čtkm** - čisté tunové kilometry
- DB** - Německá dráha (Deutsche Bahn)
- EC** - kategorie vlaku vyšší kvality (EuroCity)
- ERRI** - Evropský železniční výzkumný ústav
- ERTMS/ERTCS** - evropský vlakový zabezpečovač
- FTE** - Konference jízdnicích řádů
- GSM-R** - globální systém pro mobilní komunikaci na železnici
- HV** - hospodářský výsledek
- Hrtkm** - hrubé tunové kilometry
- IC** - kategorie vlaku vyšší kvality (InterCity)
- ISPA** - nástroj strukturální politiky v přidružených zemích
- MDS ČR** - Ministerstvo dopravy a spojů České republiky
- MF ČR** - Ministerstvo financí České republiky
- Náprkm** - nápravové kilometry
- NUTS** - územní statistické jednotky
- ODIS** - Ostravský dopravní integrovaný systém
- Oskm** - osobové kilometry
- OSŽD** - Organizace pro spolupráci železnic
- PID** - Pražská integrovaná doprava
- PKP** - Polské státní dráhy (Polskie koleje państwowe)
- PVP** - prázdné vozy přepravní
- Ro-La** - přeprava kamionů na železničních vozech (Rollende Landstrasse)
- SC** - kategorie vlaku nejvyšší kvality (SuperCity)
- SEŽ** - Společenství evropských železnic
- UIC** - Mezinárodní železniční unie
- Vlkm** - vlakové kilometry
- ZID** - Zlínská integrovaná doprava
- ŽSR** - Železnice Slovenské republiky



AICCF - International Railway Congress
ČBID - Integrated Public Transport System České Budějovice
ČD - Czech Railways
ČSD - Czechoslovak State Railways
Čtkm - net ton kilometres
DB - German Railway
EC - passenger train category of higher quality (EuroCity)
ERRI - European Railway Research Institute
ERTMS/ERTCS - European Rail Traffic Management System/European Train Control System
FTE - Forum Train Europe
GSM-R - Global System for Mobile Communication
HV - economic result
Hrtkm - gross hauled tonne kilometres
IC - passenger train category of higher quality (InterCity)
ISPA - Instrument for Structural Policies for Pre-accession
MDS ČR - Ministry of Transport of the Czech Republic
MF ČR - Ministry of Finance of the Czech Republic
Náprkm - axle kilometres
NUTS - territorial statistic unit (La Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques)
ODIS - Integrated Public Transport System Ostrava
Oskm - passenger kilometres
OSJD - Organization for Railways Cooperation
PID - Integrated Public Transport System Praha
PKP - Polish State Railways
PVP - empty private wagons
Ro-La - railway transport of trucks (Rollende Landstrasse)
SC - passenger train category of highest quality (SuperCity)
CER - Community of European Railways
UIC - International Union of Railways
Vlkm - train kilometres
ZID - Integrated Public Transport System Zlín
ŽSR - Railways of Slovak Republic

Základní údaje

Basic Information

112

Právní řád a právní předpis, podle kterého byla účetní jednotka založena

Právní řád: České republiky
Právní předpis: Zákon č. 9/1993 Sb., o Českých drahách
Právní forma: státní organizace
Datum založení: 1. 1. 1993
Založeny na dobu neurčitou

Identifikační údaje

IČ: 48118664
DIČ: 001-48118664
Rejstříkový soud: Praha
Spisová značka oddíl A, vložka 7764

Kontaktní údaje

Adresa: České dráhy, státní organizace
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1
Telefon: +420-2-51432299
Fax: +420-2-51432081
E-mail: infoservis@gr.cdtrail.cz
Internet: www.cdtrail.cz

Legal order and regulation pursuant to which the accounting entity was established:

Rule of law of the Czech Republic

Regulation: Act No. 9/1993 Coll., on the Czech Railways

Legal status: state organisation

Date of incorporation: 1 January 1993

Established for an indefinite period.

Corporate details:

Company Identification No.: 48118664

Tax Identification No.: 001-48118664

Register Court: in Prague

Section A, File No. 7764

Contact:

Address: České dráhy, státní organizace
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Phone No.: +420-2-51432299

Fax No.: +420-2-51432081

E-mail: infoservis@gr.cdtrail.cz

Internet: www.cdtrail.cz

© 2002 Poradenství, produkce a design: ENTRE s.r.o.

© 2002 Consultancy, production and design: ENTRE s.r.o.



ČESKÉ DRÁHY, STÁTNÍ ORGANIZACE
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1
Tel.: +420-2-5143 2299
Fax: +420-2-5143 2081
E-mail: info@cdrail.cz
Internet: www.cdrail.cz