

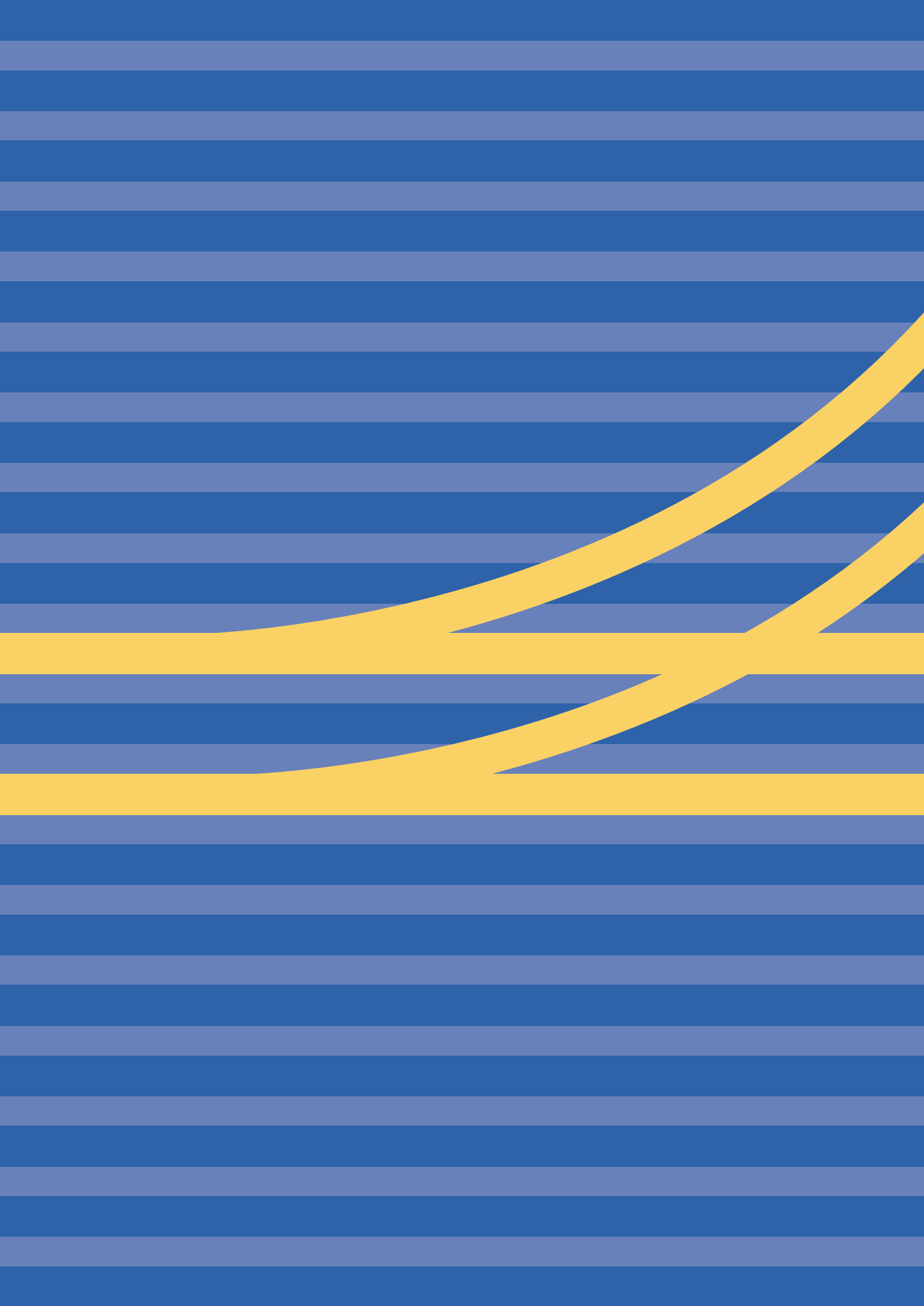


Vy víte kam, my víme jak
You know where to, we know how



České dráhy, a.s.

2003
Výroční zpráva
Annual Report



Obsah Table of Contents

Profil společnosti // Company Profile	2
Základní hospodářské ukazatele // Essential Economic Ratios	4
Úvodní slovo předsedy představenstva // Opening Statement of the Board Chairman	6
Významné události roku // Major Events of 2003	8
Hospodaření a financování společnosti // Comments on the Results of Operations and Funding	12
Očekávaný vývoj, cíle a záměry // Anticipated Development, Goals and Plans	16
Statutární orgány a vedení společnosti // Statutory Bodies and Management of the Company	21
Zpráva o podnikatelské činnosti // Report on Activity	25
Základní kapitál, cenné papíry, akcionáři // Share Capital, Securities, Shareholders	53
Struktura společnosti // Structure of the Company	54
Zpráva dozorčí rady // The Supervisory Board's Report	57
Zpráva auditora // Auditor's Report	62
Účetní závěrka // Financial Statements	66
Příloha k účetní závěrce // Notes to the Financial Statements	78
Použité zkratky a pojmy // Abbreviations	110
Prohlášení představenstva společnosti // Statement of the Board of Directors	111
Základní údaje // General Information	112



České dráhy, akciová společnost, (dále České dráhy nebo ČD, a.s.) vznikla podle zákona č. 77/2002 Sb. ke dni 1. 1. 2003 jako nástupnická společnost Českých drah, státní organizace.

Společnost poskytuje veřejné přepravní a další doplňkové a návazné služby cestujícím a přepravcům na železnici. Na základě objednávky a smluvního vztahu zajišťuje provoz a údržbu celostátních i regionálních tratí pod správou státní organizace Správa železniční dopravní cesty (dále SŽDC). Kromě služeb souvisejících s přepravou osob a zboží a činností souvisejících s provozem dráhy poskytuje České dráhy svým zákazníkům ucelené služby v dalších oblastech, především v železničním výzkumu, zkušebnictví a telematicce.

České dráhy disponují sítí téměř 2 700 stanic a zastávek, které jsou rozesety po celé České republice. Ty spojuje pavučina cca 9 500 km tratí smluvně provozovaných Českými drahami, z nichž třetina je elektrizovaná. Na každých 80 čtverečních kilometrech území ČR se nachází pracoviště obchodní činnosti Českých drah ve veřejné dopravě.

Společnost České dráhy je největším českým železničním dopravcem s dlouholetou tradicí a smluvním provozovatelem převážně většiny železničních tratí v České republice. Dnem i nocí uspokojuje přepravní potřeby svých klientů, dopravními a přepravními výkony a rozsahem udržovaných a provozovaných tratí se řadí mezi významné evropské železniční podniky.

Hlavními odběrateli služeb Českých drah v osobní dopravě jsou kraje a stát, u služeb nákladní dopravy poskytuje společnost především logistické řešení přepravy hromadných substrátů a intermodálních přepravních jednotek.

České dráhy průběžně posilují svou roli v železniční osobní dopravě v rámci formovaných integrovaných dopravních systémů, které jsou určeny k zajištění dopravní obslužnosti území jednotlivých krajů. V oblasti nákladní dopravy vzrůstá objem a výkon perspektivní a ekologicky šetrné kombinované přepravy, stejně jako roste podíl tranzitní přepravy.

České dráhy, akciová společnost (Czech Railways, Joint Stock Company; hereinafter the "Company", "Czech Railways" or "ČD") was established in compliance with Act No. 77/2002 Coll. as a successor of the company České dráhy, státní organizace (Czech Railways, State Organization) as of 1 January 2003.

The Company provides public transport services and other supplementary and related services both to passengers and cargo clients. Based on orders and contractual relations, the Company ensures the operation and maintenance of nation-wide as well as regional railway lines administered by the state organization Správa železniční dopravní cesty (Railway Infrastructure Administration, hereinafter "SŽDC"). In addition to the services pertaining to transport of passengers and merchandise and activities relating to the operation of infrastructure, Czech Railways offers its customers comprehensive services in other fields, primarily railway research, testing and telematics.

Czech Railways' railway network is composed of almost 2,700 stations and stops throughout the Czech Republic. These are connected through a network of approximately 9,500 km of lines which are operated by Czech Railways on a contractual basis and one third of which is electrified. If split into pieces of 80 square kilometers, each square of the country would have one business site of Czech Railways performing activities related to public transport located on it.

Czech Railways is the largest national railway transport operator with a long tradition and contractual operator of the vast majority of railway lines in the Czech Republic. Day and night, the Company meets the transport needs of its clients and the transport performance and scope of the maintained and operated tracks ranks the Company as one of the major European railway enterprises.

In the area of passenger transport, ČD's main customers include the Czech Government and the individual regions of the Czech Republic. In the freight transport segment, the Company provides primarily logistic solutions for transport of bulk cargo and intermodal transport units.

Czech Railways continues to strengthen its position in the area of passenger railway transport within integrated transport systems intended to arrange for the provision of transport services in the territories of the individual Czech regions. With respect to freight transport, the volume of the environmental-friendly combined transport is increasing and there are very good prospects for future development of this mode of transport. The share of transit transport in the overall performance is also on the rise.

České dráhy

Provozování drážní dopravy

Nákladní doprava

Osobní doprava

Provozování dráhy

Řízení provozu dráhy

Zajištění provozuschopnosti dráhy

Ostatní činnosti a servis

Czech Railways

Operation of Railway Transport

Freight Transport

Passenger Transport

Operation of Railways Infrastructure

Operational Management of Train Circulation

Provision of Railway Lines Functionality

Other Activities, Repair and Maintenance

Základní hospodářské ukazatele Essential Economic Ratios



	jednotka // Unit
Aktiva celkem // Total assets	mil. Kč // CZK million
Stála aktiva // Non-current assets	mil. Kč // CZK million
Oběžná aktiva // Current assets	mil. Kč // CZK million
Ostatní aktiva // Other assets	mil. Kč // CZK million
Vlastní kapitál // Equity	mil. Kč // CZK million
Cizí zdroje // Liabilities	mil. Kč // CZK million
Ostatní pasiva // Other liabilities	mil. Kč // CZK million
Provozní výsledek hospodaření // Profit or loss from operating activities	mil. Kč // CZK million
Výsledek hospodaření za účetní období // Profit or loss for the current period	mil. Kč // CZK million
Výnosy celkem // Total income	mil. Kč // CZK million
Tržby z prodeje vlastních výrobků a služeb // Sales of products and services	mil. Kč // CZK million
Ostatní provozní výnosy // Other operating income	mil. Kč // CZK million
Náklady na 1 Kč výnosu // Expenses on CZK 1 of income	
Rentabilita celkových aktiv (VH/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 (investments/short-term payables)	
Průměrný evidenční počet zaměstnanců přepočtený na plně zaměstnané Average headcount recalculated per full-time employees	
Produktivita práce (výnosy na 1 zaměstnance) Work productivity (income per one employee)	tis. Kč/zam. CZK thousand/employee
Přidaná hodnota na 1 zaměstnance Added value per one employee	tis. Kč/zam. CZK thousand/employee

*1) Údaje za roky 1999 až 2002 se týkají státní organizace České dráhy.
The data for 1999 to 2002 relate to the state organization České dráhy, s.o.

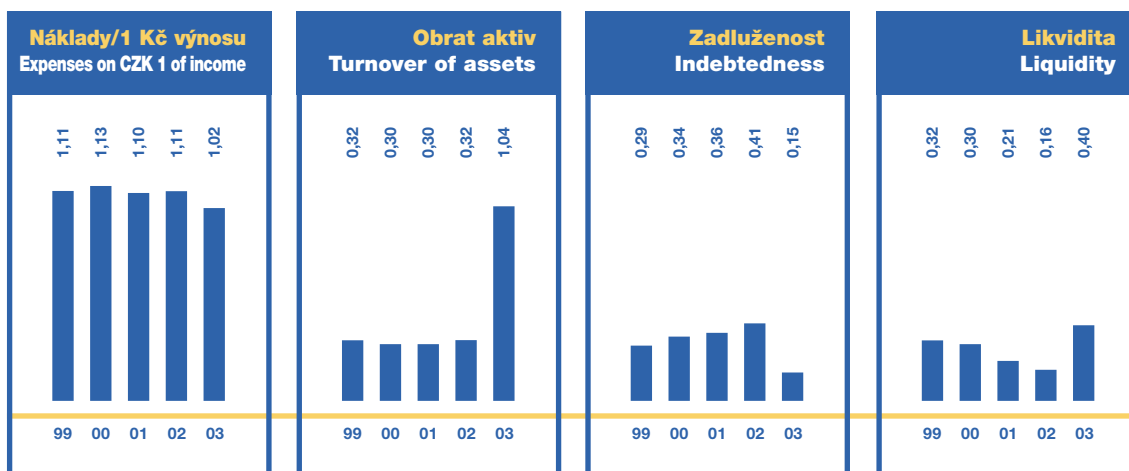
Note: Czech convention has been applied to all Czech/English charts and tables contained in this Annual Report, which means that a decimal comma is used instead of decimal point and thousands are separated by a space instead of a comma.

Údaje z let 1999 až 2002 uvedené v této výroční zprávě se vztahují ke státní organizaci České dráhy. Z tohoto důvodu nemusí být některé z těchto údajů srovnatelné s údaji za rok 2003 vztahujícími se k činnosti Českých drah, a.s., jako jednoho ze dvou právních nástupců státní organizace České dráhy.

The data for 1999 to 2002 presented in this Annual Report relate to the state organization České dráhy, s.o. As a result, some of these data may not be comparable to the figures for the year ended 31 December 2003 relating to the operation of the joint stock company České dráhy, a.s., as one of the two successors of the state organization České dráhy, s.o.

2003	2002 ^{*)}	2001 ^{*)}	2000 ^{*)}	1999 ^{*)}
45 291	140 767	139 747	128 055	117 764
36 236	125 486	126 258	116 325	106 374
9 018	13 498	11 394	9 219	8 397
37	1 783	2 095	2 511	2 993
38 316	80 345	85 198	82 998	82 312
6 831	58 401	50 428	43 616	33 689
144	2 021	4 121	1 441	1 763
-903	-4 773	-1 219	-3 495	-3 207
-926	-4 819	-4 095	-4 861	-3 964
47 247	44 932	42 518	38 387	37 387
37 874	25 610	27 110	27 732	26 572
8 593	14 162	13 665	8 863	8 005
1,02	1,11	1,10	1,13	1,11
-0,02	-0,03	-0,03	-0,04	-0,03
1,04	0,32	0,30	0,30	0,32
0,15	0,41	0,36	0,34	0,29
0,40	0,16	0,21	0,30	0,32
78 575	81 771	84 359	86 379	89 522
644,79	549,49	504,01	444,41	417,63
230,97	141,93	157,52	167,23	152,46

Hospodářské ukazatele (v mil. Kč) // Economic Ratios (in CZK million)



5

Úvodní slovo předsedy představenstva Opening Statement of the Board Chairman



Dámy a pánové, vážení obchodní partneři,

České dráhy v loňském roce poprvé působily ve formě akciové společnosti. Byl to rok sice náročný, ale považuji jej také za úspěšný.

Když jsem nastoupil na svou pozici předsedy představenstva a generálního ředitele, existovala naše akciová společnost teprve dva měsíce a ze své předchůdkyně, státní organizace, převzala řadu nešvarů a neduhů. Přestože byla oddlužena, zůstal jí mnohamiliardový vnitřní dluh v podobě starých vagonů, lokomotiv a nevzhledných nádraží. Nesla s sebou i pošramocenou pověst nenasytného obra na hliněných nohách, který se chce opírat o berle státních dotací. To si však akciová společnost nemůže dovolit. Pokud chce obhájit své postavení na trhu, musí být plně soběstačná a musí přesvědčit své zákazníky, že mají využívat jejích služeb.

V uplynulém roce jsme plnili náročný hospodářský plán a dospěli jsme k řadě pozitivních změn uvnitř akciové společnosti. Zásadním způsobem jsme snížili ztrátu Český drah. Zatímco plán předpokládal saldo 1,5 mld. Kč, nám se je podařilo snížit ještě o půl miliardy. Jde o historicky nejlepší hospodářský výsledek samostatných Českých drah od roku 1993. Ve srovnání s posledním rokem hospodaření bývalé státní organizace jsme dosáhli zlepšení téměř o 4 miliardy korun. Pokud by platily stejné podmínky pro železniční a pro autobusovou dopravu v oblasti platby za dopravní cestu, pak bychom dokonce vykázali zisk. Za ještě významnější zprávu pro naše obchodní partnery považuji skutečnost, že v oblasti cash flow jsme udrželi vyrovnané hospodaření. Všechny své závazky jsme uhradili. Nedlužíme ani dodavatelům energií, ani opravám vozů, ani za sociální či zdravotní pojištění.

V konkurenčním prostředí trhu dopravy jsme měli také stanovený náročný úkol: udržet přepravní výkony v nákladní i v osobní dopravě. V nákladní dopravě jsme plán beze zbytku naplnili, dokonce jsme přepravili o 4 procenta objemu zboží více, než plán stanovil. Ve srovnání s jinými evropskými železnicemi je to dobrý výsledek. Složitější situace nastala v osobní dopravě. Za první tři měsíce roku 2003 jsme zaznamenali pokles počtu cestujících o více než 10 procent. Proto jsme přijali razantní opatření v obchodní politice, která se v konečném výsledku projevila pozitivně. Nepřepravili jsme sice plánovaných 175 milionů cestujících, avšak ve srovnání s počátkem roku jsme pokles téměř

Ladies and Gentlemen, Dear Business Partners,

The year 2003 was the very first year for Czech Railways to operate as a joint stock company. Challenging as it was, I considered it successful as well.

When I took the position of Chairman of the Board of Directors and Chief Executive Officer of Czech Railways, the Company had existed for only two months and it retained many bad habits and maladies from its predecessor, the state organization. Despite the re-capitalization, the Company retained an internal debt of several billion taking the form of old wagons, locomotives and old shabby station buildings. The new company also had to fight the bad reputation of an unappeasable limping monster that reaches out for the crutches of government grants. This is something a joint stock company should not dare to do. If it wishes to justify its position in the market, the Company needs to be fully self-sufficient and able to convince its clients that its services are the right ones for them.

We performed a very demanding economic plan in the past year and were successful in implementing a number of positive changes within the Company. We dramatically reduced the loss incurred by Czech Railways. While the deficit was anticipated at CZK 1.5 billion, we managed to reduce it by another 500 million which makes the result of operations for the year ended 31 December 2003 the best one reported by Czech Railways since its separation in 1993. Compared to the last year of economic operation of the former state organization, we can boast an improvement of nearly CZK 4 billion. Had the same conditions ruled the train and bus transport regarding payments for the transport route, we would have reported a profit. What I consider key information for our business partners is the fact that we maintained balanced results in terms of cash flow. All our payables were settled. We have no amounts due to energy suppliers or train repair workshops, to social security authorities or health insurance companies.

As a player in the competitive transport market, we set out a very difficult goal: to maintain transport performance in both freight and passenger transport. The planned target was achieved in the field of freight transport and it was actually exceeded when we reported a 4% higher volume of transported merchandise. We believe this to be a very good result when compared to other European railway companies. However, the situation becomes complicated in passenger transport: we witnessed a decline in the number of passengers by more than 10% over the first three months of 2003. We therefore took dramatic action

6

vyrovnali a ke konci roku představoval necelá dvě procenta.

České dráhy si tak i jako akciová společnost udržely zásadní velmi dobré postavení na trhu jak v nákladní, tak v osobní dopravě. Objemem přepraveného zboží patříme mezi čtyři největší železniční společnosti západní a střední Evropy. V osobní dopravě připadá na každého obyvatele České republiky 17 uskutečněných cest vlakem. Tento údaj je srovnatelný s výsledky většiny západoevropských zemí. S velkým náskokem nám náleží první místo mezi státy, které letos vstoupí do Evropské unie.

Významné postavení na domácím i evropském dopravním trhu chceme nadále udržet. To si vyžádá mnohé vnitřní změny v naší společnosti a další investice do modernizace služeb a techniky. V průběhu roku 2003 jsme připravili krátkodobé a střednědobé koncepční materiály, které v současné době realizujeme. Měníme například vnitřní strukturu společnosti, protože se chceme přiblížit našim zákazníkům v osobní i nákladní dopravě. Soustřeďujeme některé činnosti tak, abychom snížili náklady akciové společnosti. Značnou pozornost věnujeme investicím v oblasti modernizace nákladních a osobních vozidel, bez nichž bychom v budoucnosti neobstáli. Vozidlový park ČD doplní nové elektrické lokomotivy splňující podmínky interoperability a rychlostní vlaky s naklápací skříní pro mezinárodní provoz do Rakouska, Německa a na Slovensko.

V závěru mi dovoluňte abych poděkoval všem našim zákazníkům za časté využívání služeb Českých drah, a.s. Chtěl bych také poděkovat našim dodavatelům za korektní vztahy, jejichž cílem je spokojený zákazník železniční dopravy. Věřím, že i v budoucnosti budeme společně rozvíjet kvalitní služby, a tím přispějeme ke zlepšení životního prostředí všech občanů naší země.

with regard to our business policy which, ultimately, resulted in positive effects. While we did not manage to transport the planned 175 million passengers, we almost balanced the decline observed at the beginning of the year and brought it down to less than 2% at year-end.

Thus, Czech Railways, as a joint stock company, maintained a very strong position in the market in terms of both freight and passenger transport. The volume of transported merchandise ranks us one of the four largest railway companies of Western and Central Europe. 17 train trips per citizen of the Czech Republic – this result of passenger transport is fully comparable with most western European countries. It also ranks us first well ahead of the other countries entering the European Union this year.

We strive to maintain a significant position in both the local and European transport markets. This requires a lot of internal changes on the corporate level and further investments in modernization of services and technology. During 2003, we prepared short-term and medium-term concept materials which are currently being implemented. For example, the Company's internal structure has been modified in order to bring us closer to our customers on the level of both passenger and freight transport. Certain activities are being centralized so as to reduce the Company's costs. We pay special attention to investments aimed at modernization of freight and passenger vehicles which are a prerequisite for our successful future operation. ČD's rolling stock will be expanded with new electric engines that meet the requirements of interoperability and high-speed trains with moving bodies for international tracks running to Austria, Germany and Slovakia.

Concluding this statement, I would like to extend my thanks to all of our customers for using the services of Czech Railways and to our suppliers for fair and above-board relations which serve as a solid base for meeting our clients' needs. I strongly believe that we will work together to further enhance the quality of our services, thus contributing to the protection of the environment and better life of all citizens of our country.

Ing. Petr Koušal

předseda představenstva a generální ředitel Českých drah, a.s.
Chairman of the Board of Directors
and Chief Executive Officer of České dráhy, a.s.

Významné události roku Major Events of 2003



Podnikatelské aktivity

- ■ Uzavřena smlouva se SŽDC, s.o., o způsobu zajištění provozování železniční dopravní cesty, její provozuschopnosti a modernizace a rozvoje ve veřejném zájmu.
- ■ Uzavřena smlouva se SŽDC, s.o., o úhradách za používání železniční dopravní cesty při provozování osobní a nákladní dopravy.
- ■ Uzavřena smlouva s Ministerstvem dopravy ČR o závazku veřejné služby v drážní dopravě k zabezpečení dopravních potřeb státu a úhradě prokazatelné ztráty ze závazku tarifního vyplývající ze zabezpečování základní dopravní obslužnosti v roce 2003.
- ■ Podepsáno Memorandum s krajem Vysočina o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury.
- ■ Uzavřena Dohoda o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji kolejové dopravy v Libereckém kraji.
- ■ Dne 24. června 2003 se za účasti ministra dopravy ČR a velvyslance Italské republiky v Praze uskutečnil slavnostní roll-out první soupravy rychlovlaku Českých drah řady 680, nazývaného České Pendolino.
- ■ Dne 30. června 2003 byl Ing. Petr Kousal, předseda představenstva a generální ředitel ČD, a.s., zvolen do čela Mise Východ-Západ Mezinárodní železniční unie (UIC) se sídlem v Paříži.
- ■ S účinností od 1. září 2003 byly zrušeny odštěpné závody Českých drah Divize dopravní cesty a Divize obchodně-provozní. S novou organizační strukturou bylo zavedeno jednotné řízení firmy v oblasti finanční, ekonomiky a účetnictví, právní služby a personalistiky.
- ■ První organizační jednotkou Českých drah s certifikací ISO 9001 (systémový přístup k budování a provozování jakosti) a ISO 14001 (prověřování environmentálních systémů) se od 2. září 2003 stala Stavební správa Praha.
- ■ Dne 19. prosince 2003 rozhodl řídicí výbor ČD, a.s., o převedení Stavební správy Praha, Olomouc a Plzeň jako výkonné složky investora železniční dopravní cesty od Českých drah k SŽDC, s.o., ke dni 1. ledna 2004. Převod se uskutečnil formou prodeje části podniku.

Business Activities

- ■ The Company entered into a contract with SŽDC on the method of providing for the operation of the railway transport route, its functionality and modernization and development in the public interest.
- ■ The Company entered into a contract with SŽDC on payments for the use of the railway transport route in operating passenger and freight transport.
- ■ The Company entered into a contract with the Transport Ministry of the Czech Republic on the public service obligation in railway transport in order to provide for the performance of transport needs of the country and on the payment of the demonstrable loss incurred with respect to the tariff commitment arising from the provision of essential transport services during 2003.
- ■ The Company signed a Memorandum with the Vysočina region on cooperation in resolving issues related to the provision of transport services and development of the railway infrastructure.
- ■ The Company entered into an Agreement on Cooperation in Resolving Issues Relating to the Provision of Transport Services and Development of Railway Transport in the Liberec Region.
- ■ The roll-out ceremony took place on 24 June 2003 in connection with the launch of the first 680 series high-speed train unit of Czech Railways called "the Czech Pendolino", with the attendance of the Czech Transport Minister and the Italian Ambassador to Prague.
- ■ On 30 June 2003, Petr Kousal, Chairman of the Board of Directors and Chief Executive Officer of ČD, was appointed the head of the East-West Mission of the International Railway Union (UIC) seated in Paris.
- ■ Effective 1 September 2003, the Infrastructure Division and Trade and Operations Division plants of Czech Railways were cancelled. The new organizational structure introduced a uniform method of corporate governance in the field of finance, economics and accounting, legal services and human resources.
- ■ Stavební správa Praha (Civil Engineering Administration) was the first organizational unit of Czech Railways to obtain the ISO 9001 (system approach to quality building and operating) and ISO 14001 (review of environmental systems) certificates on 2 September 2003.

Změny ve statutárních orgánech a vedení společnosti

- Dne 2. ledna 2003 zvolilo představenstvo ČD, a.s., Ing. Dalibora Zeleného předsedou představenstva a generálním ředitelem.
- Generální ředitel ČD, a.s., Ing. Dalibor Zelený působil od ledna 2003 jako člen řídicího výboru Společenství evropských železnic (CER) se sídlem v Bruselu.
- Ke dni 3. ledna 2003 ukončil Ing. Jan Komárek členství v představenstvu ČD, a.s., a ukončil činnost ve funkci vrchního ředitele Divize dopravní cesty.
- Dne 10. ledna 2003 dozorčí rada ČD, a.s., odvolala z představenstva Ing. Jaroslava Kocourka a jmenovala Ing. Petra Kousala a pana Františka Chobota za členy představenstva.
- Dne 30. ledna 2003 dozorčí rada ČD, a.s., odvolala dva členy představenstva – Ing. Ivo Malinu, CSc., a Ing. Jana Bukače.
- Dne 28. února 2003 odvolala dozorčí rada ČD, a.s., z funkce předsedy představenstva ČD, a.s., Ing. Dalibora Zeleného a na jeho místo zvolila Ing. Petra Kousala. Zároveň dozorčí rada zvolila Dr. Ing. Václava Johna, Ing. Vlastimila Nešetřila a Ing. Jiřího Vencla, Ph.D., za členy představenstva ČD, a.s.
- Dne 3. března 2003 odvolalo představenstvo ČD, a.s., Ing. Dalibora Zeleného z funkce generálního ředitele ČD, a.s., a s účinností od 4. března 2003 jmenovalo do této funkce Ing. Petra Kousala. Zároveň představenstvo ČD, a.s., odvolalo Ing. Jaroslava Kocourka z funkce vrchního ředitele Divize obchodně-provozní ke dni 4. března 2003 a k 5. březnu 2003 jmenovalo do této funkce Ing. Jiřího Vencla, Ph.D.
- Dne 6. března 2003 jmenovalo představenstvo ČD, a.s., do funkce vrchního ředitele Divize dopravní cesty Ing. Vlastimila Nešetřila a odvolalo Ing. Ivo Malinu, CSc., z funkce I. náměstka generálního ředitele a prokuristy ČD, a.s.
- Dne 25. března 2003 jmenovalo představenstvo ČD, a.s., Ing. Josefa Bazalu do funkce I. náměstka generálního ředitele s účinností od 26. března 2003.
- Dne 29. května 2003 jmenovala dozorčí rada ČD, a.s., Ing. Josefa Bazalu za člena představenstva ČD, a.s.
- Dne 31. května 2003 odvolala dozorčí rada ČD, a.s., Dr. Ing. Václava Johna z funkce člena představenstva.

- On 19 December 2003, the Steering Committee of ČD decided on the transition of Stavební správa Praha, Stavební správa Olomouc and Stavební správa Plzeň as the executive component of the railway transport route's investor from Czech Railways to SŽDC as of 1 January 2004. The transition took the form of the sale of part of an enterprise.

Changes in Statutory Bodies and Management of the Company

- The Board of Directors of ČD appointed Dalibor Zelený Board Chairman and Chief Executive Officer on 2 January 2003.
- ČD's CEO Dalibor Zelený held the position of a member of the Steering Committee of the Community of European Railways seated in Brussels from January 2003.
- Jan Komárek resigned from the position of member of ČD's Board of Directors as of 3 January 2003 and resigned from the position of Senior Manager of the Infrastructure Division.
- On 10 January 2003, the Supervisory Board of ČD recalled Jaroslav Kocourek from the Company's Board of Directors and appointed Petr Kousal and František Chobot as new directors.
- On 30 January 2003, the Supervisory Board of ČD recalled two directors: Ivo Malina and Jan Bukač.
- On 28 February 2003, the Supervisory Board of ČD recalled Dalibor Zelený from the position of the Chairman of the Company's Board of Directors, replacing him with Petr Kousal. At the same time, the Supervisory Board appointed Václav John, Vlastimil Nešetřil and Jiří Vencel directors of ČD.
- On 3 March 2003, the Board of Directors of ČD recalled Dalibor Zelený from the position of ČD's CEO and appointed Petr Kousal new CEO effective 4 March 2003. At the same time, the Board of Directors of ČD recalled Jaroslav Kocourek from the position of Senior Manager of the Trade and Operations Division as of 4 March 2003 and appointed Jiří Vencel new Senior Manager of the above division as of 5 March 2003.
- On 6 March 2003, the Board of Directors of ČD appointed Vlastimil Nešetřil Senior Manager of the Infrastructure Division and recalled Ivo Malina from the position of First Deputy CEO and proxy of Czech Railways.

- ■ Na zasedání představenstva ČD, a.s., dne 10. června 2003 abdikoval Ing. Jiří Vencel, Ph.D., na funkci vrchního ředitele Divize obchodně-provozní (DOP) ke dni 13. června 2003 a na funkci člena představenstva ke dni 20. června. Jeho zastupováním ve funkci vrchního ředitele odštěpného závodu DOP byl pověřen statutární zástupce Ing. Jaromír Kadlec. Z funkce náměstka GŘ ČD pro ekonomiku byl k 30. červnu 2003 odvolán Ing. Jan Bukač a do této funkce k 1. červenci 2003 jmenován Ing. Ivan Foltýn, MBA
- ■ Představenstvo ČD, a.s., jmenovalo dne 19. června 2003 Ing. Jiřího Kloutvora, CSc., do funkce vrchního ředitele Divize obchodně-provozní s účinností od 20. června 2003.
- ■ Dne 27. června 2003 odstoupil pan František Chobot z funkce člena představenstva s účinností od 1. července 2003.
- ■ Dne 25. července 2003 jmenovala dozorčí rada ČD, a.s., Ing. Ivana Foltýna, MBA, za člena představenstva ČD, a.s.
- ■ Dne 26. srpna 2003 odvolalo představenstvo ČD, a.s., Ing. Vlastimila Nešetřila z funkce vrchního ředitele Divize dopravní cesty s účinností k 31. srpnu 2003 a Ing. Jiřího Kloutvora, CSc., z funkce vrchního ředitele Divize obchodně-provozní s účinností k 31. srpnu 2003. Zároveň představenstvo jmenovalo Ing. Vlastimila Nešetřila do funkce náměstka GŘ pro dopravní cestu (NDC) s účinností od 1. září 2003 a Ing. Jiřího Kloutvora, CSc., do funkce náměstka generálního ředitele pro obchod a provoz (NOP) s účinností od 1. září 2003.
- ■ Dne 29. srpna 2003 jmenovala dozorčí rada ČD, a.s., Ing. Jiřího Kloutvora, CSc., za člena představenstva ČD, a.s.
- ■ Ve dnech 3. až 7. listopadu 2003 se uskutečnily volby zástupců zaměstnanců do dozorčí rady společnosti. Na základě výsledků voleb byly na pětileté funkční období do konce roku 2008 zvoleni Ing. Jaromír Dušek, Jiří Kratochvíl a Kurt Mužík.
- ■ On 25 March 2003, the Board of Directors of ČD appointed Josef Bazala First Deputy CEO effective 26 March 2003.
- ■ On 29 May 2003, the Supervisory Board of ČD appointed Josef Bazala a director of ČD.
- ■ On 31 May 2003, the Supervisory Board of ČD recalled Václav John from the position of director.
- ■ At the meeting of ČD's Board of Directors on 10 June 2003, Jiří Vencel resigned from the position of Senior Manager of the Trade and Operations Division and from the position of director effective 13 June 2003 and 20 June 2003, respectively. Jaromír Kadlec was charged with filling in for Jiří Vencel in the position of Senior Manager of the Trade and Operations Division. As of 30 June 2003, Jan Bukač was recalled from the position of ČD's Deputy CEO for economics and Ivan Foltýn was appointed to replace him as of 1 July 2003.
- ■ On 19 June 2003, the Board of Directors of ČD appointed Jiří Kloutvor Senior Manager of the Trade and Operations Division effective 20 June 2003.
- ■ On 27 June 2003, František Chobot resigned from the position of director effective 1 July 2003,
- ■ On 25 July 2003, the Supervisory Board of ČD appointed Ivan Foltýn as a director of Czech Railways.
- ■ On 26 August 2003, the Board of Directors of ČD recalled Vlastimil Nešetřil from the position of Senior Manager of the Infrastructure Division effective 31 August 2003 and Jiří Kloutvor from the position of Senior Manager of the Trade and Operations Division effective 31 August 2003. At the same time, the Board of Directors of ČD appointed Vlastimil Nešetřil Deputy CEO for the Infrastructure effective 1 September 2003 and Jiří Koutvor Deputy CEO for Trade and Operations effective 1 September 2003.
- ■ On 29 August 2003, the Supervisory Board of ČD appointed Jiří Kloutvor as a director of Czech Railways.
- ■ On 3 to 7 November 2003, employees' representatives in the Company's Supervisory Board were elected. Based on the poll's results, Jaromír Dušek, Jiří Kratochvíl and Kurt Mužík were appointed for a five-year term of office through the end of 2008.



Nepřetržitost technologie provozních procesů železniční dopravy umožňuje efektivně využívat technické prostředky a plynule uspokojovat přepravní potřeby zákazníků. The uninterrupted railway operating processes facilitate the efficient use of technical means and ongoing satisfaction of customers' transport requirements.

Hospodaření a financování společnosti Comments on the Results of Operations and Funding



Hospodaření Českých drah v roce 2003 probíhalo v odlišných ekonomických podmínkách a vztazích oproti předchozí praxi státní organizace. České dráhy byly v roce 2002 založeny vkladem jediného akcionáře – Českou republikou – a vznikly ke dni 1. 1. 2003. Zásadní změnou bylo majetkové odčlenění dopravní cesty a smluvní vztahy se SŽDC, s.o.

V období od 1. 1. do 31. 12. se hodnota dlouhodobého majetku společnosti snížila o 1,19 mld. Kč a dosáhla 36,24 mld. Kč, tj. 80,0 % z celkových aktiv. Oběžná aktiva tvořená zásobami, pohledávkami a krátkodobým finančním majetkem se v období od 1. 1. do 31. 12. zvýšila o 5,08 mld. Kč na hodnotu 9,02 mld. Kč, tj. 19,9 % z celkových aktiv. Hodnota vlastního kapitálu se v účetním období snížila o 1,16 mld. Kč na 38,32 mld. Kč, tj. 84,6 % z celkových pasiv. Základní kapitál činil 20,00 mld. Kč, tj. 44,2 % z celkových pasiv. Cizí zdroje se ve sledovaném období zvýšily o 4,99 mld. Kč na 6,83 mld. Kč, tj. 15,1 % z celkových pasiv.

Výsledek hospodaření ČD, a.s., za rok 2003 byl dosažen při celkových tržbách a výnosech 47 247 mil. Kč a při celkových nákladech 48 172 mil. Kč, včetně účetních odpisů 2 499 mil. Kč. Oproti podnikatelskému plánu bylo dosaženo vyšších tržeb a výnosů o 1 412 mil. Kč, tj. o +2,99 %. Celkové náklady se oproti podnikatelskému plánu zvýšily o 842 mil. Kč, tj. o +1,7 %. Rozhodujícím novinkou v hospodaření Českých drah v návaznosti na transformaci k 1. 1. byl vztah vůči SŽDC, s.o. Poprvé v roce 2003 byly účtovány tržby z provozování dráhy ve výši 11 648 mil. Kč za činnosti:

- ■ zajištění železniční dopravní cesty – řízení provozu,
- ■ zajištění železniční dopravní cesty – udržování provozuschopnosti,
- ■ zajištění modernizace a rozvoje železniční dopravní cesty.

Poprvé od 1. 1. účtovaly České dráhy o úhradách za použití železniční dopravní cesty vlaky osobní a nákladní dopravy. V roce 2003 dosáhly úhrady za použití dopravní cesty výše 5 758 mil. Kč. Uvedené úhrady se v účetnictví ČD, a.s. projeví v meziročním srovnání s ČD, s.o. zvýšením výkonové spotřeby, tj. nákladů na výkony uskutečňované Českými drahami, o 5 554 mil. Kč. Majetkovým odčleněním infrastruktury železniční dopravní cesty do správy SŽDC, s.o. se meziročně snížily účtované odpisy o 3 633 mil. Kč.

Financování Českých drah, akciové společnosti, bylo v roce 2003 zajišťováno z prostředků získaných vlastní

Compared to the processes and procedures applied by the state organization, economic affairs of Czech Railways was managed in a different manner and in different economic conditions during 2003. Czech Railways were established in 2002 by an investment of a single shareholder, the Czech Republic, and were incorporated as of 1 January 2003. The equity separation of the transport route and contractual relationship with SŽDC represented an essential change.

The value of the Company's fixed assets declined by CZK 1.19 billion in the period from 1 January to 31 December 2003, reaching CZK 36.24 billion, i.e. 80% of total assets. The value of current assets including inventory, receivables and current financial assets increased by CZK 5.08 billion to CZK 9.02 billion in the above period, i.e. 19.9% of total assets. The value of equity dropped by CZK 1.16 billion in the monitored period to the total of CZK 38.32 billion, i.e. 84.6% of total liabilities. The share capital amounted to CZK 20 billion, i.e. 44.2% of total liabilities. Liabilities grew by CZK 4.99 billion to CZK 6.83 billion in the monitored period, i.e. to 15.1% of total liabilities.

The result of ČD's operations for the year ended 31 December 2003 is composed of total income and revenues of CZK 47,247 million and total expenses of CZK 48,172 million, including accounting depreciation of CZK 2,499 million. Revenues and income exceed the targets set out in the Company's business plan by CZK 1,412 million, i.e. 2.99%. Total expenses were higher than the planned figure by CZK 842 million, i.e. 1.7%. The major new aspect of Czech Railways' economic management was the relationship with SŽDC after the transformation as of 1 January 2003. Revenues from the operation of railways were recognized during 2003 for the first time, amounting to CZK 11,648 million. The income was generated from the following activities:

- ■ Provision for the operation of the railway transport route – control of the operation;
- ■ Provision for the operation of the railway transport route – maintenance of its functionality; and
- ■ Provision for modernization and development of the railway transport route.

Effective 1 January 2003, Czech Railways commenced recognition of payments for the use of the railway transport route by passenger and freight trains. These payments amounted to CZK 5,758 million during 2003. Compared to the state organization in the previous year, the above payments were reflected in the accounting records as an increase in consumables, i.e. expenses on the performances of Czech Railways, by CZK 5,554 million. The

činností, z dotací určených na závazky veřejné služby, pro investiční výstavbu, opravy a udržování dopravní cesty, z úvěrů garantovaných státem a také dotací poskytnutou Českým drahám na odstraňování povodňových škod na infrastruktuře. Finanční prostředky na financování výstavby, modernizaci, oprav a udržování dopravní cesty ve veřejném zájmu byly v tomto roce Českým drahám poskytovány Státním fondem dopravní infrastruktury a Správou železniční dopravní cesty, s.o., na základě uzavřených smluv.

V roce 2003 byly dotace na závazky veřejné služby poskytovány Českým drahám, a.s., ze státního rozpočtu prostřednictvím kapitoly Ministerstva dopravy ČR a z rozpočtů jednotlivých krajů na základě uzavřených smluv. 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.

Investiční činnost

Plán použití zdrojů na pořízení dlouhodobého majetku (investice) vycházel ze schváleného Podnikatelského plánu Českých drah pro rok 2003 a byl stanoven ve výši 2 576,8 mil. Kč.

Cizí zdroje ze SFDI z celkového plánu investiční činnosti pro rok 2003 byly stanoveny ve výši 883,9 mil. Kč. Uvedené prostředky ČD, a.s., obdržely na investice na svém majetku od SŽDC, s.o., na základě smlouvy z března 2003 uzavřené mezi SFDI, SŽDC, s.o., a ČD, a.s. Plán úvěrů ve výši 921,6 mil. Kč byl určen na úhradu elektrických jednotek řady 680 pro rychlostní koridory.

Vlastní zdroje na investiční činnost byly stanoveny ve výši 761,1 mil. Kč. Vzhledem k celkové kalkulaci tvorby volných zdrojů na investice nebyly pokryty všechny požadavky jednotlivých složek ČD, a.s., zejména plán investic pro rok 2003 neumožnil investovat do oblasti železničních nákladních vozů. Samostatně byly plánovány vlastní zdroje na úhradu úroků z investičních úvěrů v částce 10,2 mil. Kč.

Celkově byly investice čerpány ve výši 2 683,1 mil. Kč, což činilo 104,1 % ročního plánu. Překročení čerpání nad rámec investičního plánu bylo umožněno až v průběhu roku 2003 jednak zvýšením dotace ze SFDI, obdržením neplánovaných dotací od obcí a dále z volných zdrojů vytvořených vyššími tržbami a zejména úsporami nákladů.

separation of the railway transport route's infrastructure and its assumption for administration by SŽDC reduced annual depreciation charges by CZK 3,633 million.

The funding of the joint stock company Czech Railways in 2003 was provided from the finance obtained from the Company's activities, from grants for covering the public service obligation, for investment construction, for repairs and maintenance of the transport route and from loans guaranteed by the government and from a subsidy provided to ČD for the purpose of elimination of damage on the infrastructure caused by floods. The grants designated for the funding of the construction, modernization, repairs and maintenance of the transport route in the public interest were provided to Czech Railways through the State Fund of Transport Infrastructure (SFTI) and Správa železniční dopravní cesty s.o. (the Railway Infrastructure Administration) during 2003 on the basis of the contracts entered into.

During 2003, grants for the public service obligation were provided to ČD from the state budget through the Transport Ministry of the Czech Republic and from the budgets of the individual regions on a contractual basis. 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.

Financial Activities

The plan of the use of resources for the acquisition of fixed assets (investments) followed the approved Business Plan of Czech Railways for the year ended 31 December 2003 and was set at CZK 2,576.8 million.

Liabilities from SFDI of the total investment activity plan for 2003 were stipulated at CZK 883.9 million. ČD received these funds for investments in its assets from SŽDC on the basis of a contract entered into with SFDI and SŽDC in March 2003. The credit plan of CZK 921.6 million was designated for the settlement of the electric units of the 680 series for the high-speed corridors.

Internal resources for investment activities were set at CZK 761.1 million. Given the overall calculation of the generation of internal resources for investments, these were not sufficient to cover all requirements of the individual units of ČD, primarily the Investment Plan for 2003 did not allow investments in freight railway vehicles. Internal resources for the payment of interest on

V roce 2003 bylo nakoupeno osm třívozových patrových stejnosměrných elektrických jednotek řady 471 a dosazen informační systém na 13 těchto jednotek. Bylo modernizováno 8 motorových vozů řady 852 a 853 na motorové vozy řady 854 a částečně modernizovány další tři motorové vozy. Byla uhrazena záloha na výrobu 25 osobních vozů pro vlaky vyšší kvality řad Ampz a Bmz z prostředků poskytnutých společností EUROFIMA. Byly modernizovány tři elektrické stejnosměrné lokomotivy řady 162 a jedna dvousystémová lokomotiva řady 362. Dále byla modernizována jedna stejnosměrná elektrická lokomotiva řady 151 a uhrazeny vícepráce na dalších dvou těchto lokomotivách. Byl zakoupen jeden řídicí vůz řady 912 a modernizována jedna střídavá elektrická jednotka řady 560. Dále byla dosazena klimatizace do jednoho osobního vozu první třídy řady Aee.

Investice do strojů a zařízení dep kolejových vozidel (DKV) včetně investic na komplexní odbavování cestujících dosáhly výše 63,6 mil. Kč. Na investiční akce ekologického charakteru bylo použito 145,5 mil. Kč. Realizace sociálních investic a investic v rámci BOZP činila 118,6 mil. Kč.

investment loans of CZK 10.2 million were planned separately.

Total investment drawn amounted to CZK 2,683.1 million, i.e. 104.1% of the annual plan. The drawing in excess of the investment plan was enabled only during 2003 by the increase of the SFTI grant, the unexpected provision of grants from municipalities and availability of resources generated from higher sales and savings.

During 2003, the Company acquired eight three-car double-deck direct-current electric trainsets of the 471 series and equipped 13 such units with an information system. Eight diesel railcars of the 852 and 853 series were modernized to the 854 series diesel railcars and another three railcars were partially modernized. The Company paid an advance for the manufacture of 25 passenger wagons Ampz and Bmz series for higher quality EuroCity trains using finance granted by EUROFIMA. Modernization was performed on three electric direct current locomotives of the 162 series, one electric double-system locomotive of the 362 series and on one direct current electric locomotive of the 151 series. The Company paid for extra work performed on another two engines, purchased one steering coach of the 912 series and modernized one alternating electric trainset of the 560 series. Further, one business class passenger coach of the Aee series was equipped with air conditioning.

The investments in machines and equipment of the rolling stock repair shop including the investments in complex handling of passengers amounted to CZK 63.6 million. The Company spent CZK 145.5 million on environmental structures. Social investments in the field of workplace security and health protection amounted to CZK 118.6 million.

	2003	2002 ^{*)}	2001 ^{*)}	2000 ^{*)}	1999 ^{*)}
Investice celkem // Total investments	2 683,1	17 372,7	16 152,7	15 693,6	12 690,4
z toho osobní doprava // of which: passenger transport	1 081,6	743,2	930,2	1 871,0	683,1
z toho nákladní doprava // of which: freight transport	4,7	509,3	351,4	267,0	90,2
z toho infrastruktura // of which: infrastructure	1 191,3	15 604,0	14 286,5	12 866,4	11 464,2
z toho ostatní // of which: other	405,5	516,2	557,7	689,2	452,9
Investiční dotace // Investment grants	1 053,3	10 784,1	5 822,4	6 195,0	6 670,5
Vlastní investice // Internal investments	1 629,8	6 588,7	10 330,3	9 498,6	6 020,0

^{*)} Údaje za roky 1999 až 2002 se týkají státní organizace České dráhy.
The data for 1999 to 2002 relate to the state organization České dráhy, s.o.



Nákladní doprava je rozhodující podnikatelskou aktivitou ČD, a.s., když vytváří téměř 40 procent z celkových tržeb a výnosů společnosti. Freight transport is a key business activity of ČD, a.s., generating almost 40 percent of the total income and revenues of the Company.

Očekávaný vývoj, cíle a záměry

Anticipated Development, Goals and Plans



Přijetím zákona č. 77/2002 Sb. byl v průběhu roku 2002 završen legislativní proces, na jehož základě byly České dráhy, státní organizace, transformovány k 1. lednu 2003 na akciovou společnost České dráhy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty (dále „SŽDC“) plnící roli vlastníka státní železniční dopravní cesty. Stoprocentním vlastníkem akcií Českých drah je stát.

Transformaci Českých drah byl završen desetiletý proces, během kterého byly České dráhy přeměněny ve standardní obchodní společnost. Ve svých činnostech se firma řídí obchodním zákoníkem a návaznými dokumenty. Hlavní předmět činností je realizován v těchto základních segmentech:

- ■ provozování železniční osobní dopravy,
- ■ provozování železniční nákladní dopravy.

Na základě tříleté smlouvy se SŽDC vykonávají České dráhy činnosti v oblasti provozování železniční dopravní cesty:

- ■ řízení provozu na železniční dopravní cestě, tj. provozování železniční dopravní cesty,
- ■ udržování železniční dopravní cesty, tj. zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty.

Firma vykonává své činnosti na dopravním trhu v konkurenčním prostředí. Rozvoj firmy ve své strategické rovině akceptuje plnohodnotné členství České republiky v Evropské unii, ze kterého vyplývá nezbytný přechod Českých drah do pozice firmy, jež je součástí vnitřního trhu Unie. Záměrem Evropské unie je vybudování jednotného evropského dopravního prostoru. Po vstupu České republiky do Evropské unie k 1. 5. 2004 bude na základě legislativy EU umožněn vstup zahraničních nákladních dopravců na železniční dopravní cestu v České republice (přechodně do roku 2008 na vybranou síť TERFN, po roce 2008 na celou síť). Tato událost s sebou přináší značná rizika (zejména v podobě zvýšení konkurence na železnici), současně však přináší příležitosti (zvýšení poptávky po přepravě, možnost vstupu na lukrativní zahraniční trhy). České dráhy hodlají v tomto konkurenčním boji uspět a stát se respektovanou dopravní společností v rámci evropského dopravního sektoru. Současný strategický rozvoj Českých drah je primárně orientován na efektivní vnitřní fungování samotné firmy. Rok 2003 byl proto ve znamení zahájení složitějšího procesu vnitřní přeměny firmy, jejímž cílem je zavedení standardních podnikatelských principů.

The enactment of Act No. 77/2002 Coll. finalized the legislative process during 2002 based on which České dráhy, státní organizace (Czech Railways, State Organization), was transformed as of 1 January 2003 into a joint stock company České dráhy, a.s., and the state organization Správa železniční dopravní cesty s.o. (Railway Infrastructure Administration, “SŽDC”) which is the owner of the state railway transport route. 100% of ČD's stock is held by the Czech Government.

The transformation of Czech Railways topped the ten-year process whereby Czech Railways changed into a standard trade company, the activities of which are governed by the Commercial Code and associated documents. The Company is engaged primarily in two essential segments:

- ■ Operation of passenger railway transport; and
- ■ Operation of freight railway transport.

Following a three-year contract with SŽDC, Czech Railways performs activities in the field of operation of the railway infrastructure:

- ■ Control of the operation on the railway infrastructure, i.e. operational management of train circulation; and
- ■ Maintenance of the railway infrastructure, i.e. provision of railway lines functionality.

The Company conducts its business in the competitive environment of the transport market. ČD's development on the strategic level respects the EU membership of the Czech Republic which requires the Company's transition into the position of a firm incorporated in the EU's internal market. The European Union's intention is to build a common European transport area. After the accession of the Czech Republic on 1 May 2004, EU legislation will allow the entry of foreign freight transport operators in the railway transport route in the Czech Republic (in the selected TERFN network for the transitional period of time until 2008 and in the entire network after 2008). While this process is associated with certain risks (namely in the form of increased competition in the railway), it provides many opportunities (increased demand for transport services, possibility to enter attractive foreign markets, etc.). Czech Railways will strive to succeed in the fight and become an acknowledged transport company within the European transport sector. The current strategic development of Czech Railways is primarily driven by efficient internal functioning. The year 2003 was therefore significant for the commencement of a complex process of internal transformation aimed at the implementation of standard business principles.

V segmentu osobní železniční dopravy bude kladen důraz na vytvoření standardů kvality pro jednotlivé kategorie vlaků. Segment osobní dopravy je rozdělen na produkty:

- ■ dálková doprava (nadstandardní kvality, standardní kvality),
- ■ regionální doprava (rychlá a meziregionální, příměstská, místní doprava).

Podnikání v segmentu dálkové osobní dopravy bude zkvalitňováno nákupem nových vozidel vhodných pro mezinárodní provoz a rozšiřováním služeb pro zákazníky. V průběhu roku budou zprovozněny jednotky řady 680 „Pendolino“, přičemž probíhají intenzivní jednání ohledně jejich nasazení na rameni ÖBB (Rakousko) – ČD – DB (Německo). České dráhy zvažují i možnost nasazení jednotek řady 680 na další destinace (Slovensko, Polsko atd.). V následujících letech bude doplněn park osobních klimatizovaných vozů pro rychlost 200 km/hod., určených především pro mezinárodní provoz, čímž dojde k uvolnění modernizovaných železničních vozů vhodných pro standardní vnitrostátní dálkovou dopravu. Začátkem roku 2004 byl vybrán vítěz výběrového řízení na nákup nových třísystémových lokomotiv. Tím si České dráhy vytvářejí potenciál pro možnou účast v nadnárodní železniční společnosti, pokud by v budoucnu ve středoevropském prostoru vznikla.

Dominantní část výkonů v segmentu regionální osobní dopravy bude realizována na principu veřejné služby. Konkurenční zahraniční dopravci a nadnárodní uskupení podnikající v tomto segmentu za našimi hranicemi se již připravují ke vstupu na trh v České republice. České dráhy hodlají podnikání v tomto segmentu postavit na spolupráci s objednateli veřejných služeb – kraji. Chápou zároveň, že proti nadnárodním konkurentům mají jen omezenou šanci (nedisponují moderním vozidlovým parkem, zvláště lehkými nízkokapacitními a provozně efektivními jednotkami), a proto je jejich záměr postaven na širší spolupráci a zakládání společných podniků s jinými subjekty, včetně potenciálních konkurentů, které by mohly nabízet služby komplexnějšího charakteru. Jako pilotní projekt se již nyní připravuje založení společného podniku s firmou Vogtlandbahn, jež bude zajišťovat dopravní obsluhu v Plzeňském a Karlovarském kraji. Takové podniky se zároveň i snáze zapojí do integrovaných dopravních systémů budovaných v jednotlivých krajích. Jako jednoznačně efektivní se ukazuje nalezení shody mezi kraji, státem, Českými drahami a dalšími dopravci na

In the passenger railway transport segment, emphasis will be placed on the development of quality standards for the individual categories of trains. The passenger railway transport segment is divided into the following products:

- ■ Long-distance transport (high quality, standard quality); and
- ■ Regional transport (fast and inter-regional, suburban and local transport).

The quality of business activities performed in the segment of long-distance passenger transport will be further enhanced by the acquisition of new coaches suitable for international transport and expansion of the scope of services rendered to clients. Electric tilting trainsets of the 680 “Pendolino” series will be launched during the year and negotiations are in progress regarding their introduction on the ÖBB (Austria) – ČD – DB (Germany) lines. Czech Railways is also considering the launch of the 680 trainsets on other lines (to Slovakia, Poland, etc.). In the following years, the Company’s rolling stock will be expanded with passenger air-conditioned coaches capable of running at 200 km/hour which are designated primarily for international lines. Thus, upgraded railway coaches will be available for standard domestic long-distance transport. In early 2004, the winning bidder was awarded a public contract for the purchase of new three-system locomotives, creating a potential for ČD to become involved in a multinational railway company, should one be established in Central Europe in the future.

ČD’s performance in the regional passenger transport segment will be dominated by the discharge of the public service obligation. Competing foreign operators and multinational consortia operating in this segment in other countries are getting ready for entry into the Czech market. The intention of Czech Railways is to build its business activities in this segment in cooperation with the entities ordering public services – the Czech regions. ČD is also aware of the fact that its chances in fighting multinational competitors are very limited (ČD does not have modern rolling stock, namely swift low-capacity and efficient units) and its intention therefore stems from broader cooperation and establishment of joint ventures with other entities, including potential competitors, which would render services of a more comprehensive nature. The establishment of a joint venture with Vogtlandbahn which is underway, can serve as a pilot project in this context. The joint venture is to provide transport services in the Plzeň and Karlovy Vary regions. It will also be easier for such enterprises to get involved in integrated transport systems built in the individual regions. The consensus

rozvojových záměrech na úrovni krajů s cílem vytváření společných podniků. Kraje přitom mohou být příjemcem finanční pomoci ze strukturálních fondů EU.

V segmentu nákladní dopravy bude postupně prohlubován proces implementace logistických prvků, při kterém tvoří železniční doprava jeden z rozhodujících článků logistického řetězce. Obchodní nabídka bude směřovat k poskytování komplexních služeb při odbavení zákazníka. Praktickou realizaci nového systému bude možné uvést do praxe ve střednědobém horizontu. Proto je dále záměr orientován na zvýšení kvality realizovaných přeprav s cílem dodržet sjednané kvalitativní parametry. Záměrem Českých drah je zavést obchodní značku ČD Cargo, garance kvality a certifikace produktů dle norem ISO. Současně dojde k podstatné vnitřní změně v samotné technologii nákladní dopravy (oblast svozu/rozvozu, provážení vlaků mezi seřadovacími stanicemi).

S cílem minimalizovat náklady proběhne racionalizace činností v oblasti osobní i nákladní dopravy, což je nezbytnou podmínkou pro úspěch na trhu. Součástí racionalizace bude i nasazení progresivních technologií pro styk se zákazníkem (standardní prodej jízdních dokladů doplněný o prodej přes platební terminály či internet, elektronické webové rozhraní pro styk se zákazníkem v segmentu nákladní dopravy aj.).

Kromě hlavního předmětu činnosti vykonává firma další činnosti servisního, doplňkového a podpůrného charakteru. Plánuje se vyčlenění vhodných činností (spolu s majetkem nutným pro jejich provozování) do dceřiných společností, které budou samostatně podnikat ve vymezených oblastech trhu. Klíčové otázky ohledně jejich rozvoje a cílech bude určovat mateřská společnost České dráhy, a.s.

Rozvoj a modernizaci železniční dopravní cesty zajišťuje SŽDC. České dráhy se budou tohoto procesu aktivně účastnit úzkou spoluprací se SŽDC a dialogem s kraji, které budou určovat priority rozvoje regionálních dopravních systémů. Aby v budoucnu nedošlo k „vymístění“ české železniční sítě na okraj evropského dopravního prostoru, dojde ke standardizaci technických a technologických parametrů na všech hlavních tratích (systém vlakového zabezpečovače a komunikace ETCS).

Rok 2004 se stane historickým vývojovým mezníkem. K 1. 5. 2004 se Česká republika spolu s dalšími zeměmi stane členem Evropské unie. Bude docházet k postupně

between the regions, the Czech Government, Czech Railways and other stakeholders appears to be utmost effective in the development of plans on the regional level aimed at the establishment of joint ventures. The regions can also be granted financial assistance from EU structural funds.

In the freight transport segment, the importance of the process of logistic elements' implementation will grow gradually – railway transport is one of the fundamental components of the logistic network. ČD will focus on the provision of integrated services in handling customers. The new system will be implemented in a medium-term horizon. ČD will therefore concentrate on enhancement of the quality of transport activities and adherence to the contracted quality parameters. Czech Railways' intention is to introduce the ČD Cargo trademark, to guarantee high quality and obtain the ISO certificates for its products. At the same time, the technology employed in freight transport (carting in and off, escort of trains between switching stations, etc.) will be modified dramatically.

In order to minimize expenses and prepare a good starting position to succeed in the market, activities in the sphere of both passenger and freight transport will be rationalized. The rationalization process will comprise implementation of state-of-the-art technologies in contacting customers (standard sale of tickets and passes accompanied with the sale through payment terminals and the internet, electronic web interfaces for client contact in the freight transport segment, etc.).

In addition to the major areas of operation, the Company is also engaged in supplementary and support activities as well as repair and maintenance. The Company plans to transfer certain activities (together with the assets necessary for their operation) to subsidiaries which will carry on business activities separately in the specified market areas. Key issues relating to the subsidiaries' development and goals will be resolved by Czech Railways.

SŽDC is responsible for the development and modernization of the railway transport route. Czech Railways will participate in this process through close cooperation with SŽDC and a dialogue with Czech regions who will set the priorities in the development of the regional transport systems. To avoid “ousting” of the Czech railway network from the European transport area, technical and technological parameters will be standardized on all major routes (the train safeguard system and ETCS communication).

liberalizaci podmínek podnikání na evropském dopravním trhu. Očekává se výrazné zvýšení poptávky po přepravních službách. Aby se o ně České dráhy mohly ucházet, musí nabídnout kvalitní a komplexní služby. Současně budou čelit na neharmonizovaném trhu obrovské konkurenci ze strany silničních dopravců a nově konkurenci zahraničních železničních dopravců. České dráhy musí jako každá obchodní společnost uvažovat ekonomicky a v maximální míře minimalizovat náklady, aby úspěšně obstály v těžké konkurenci.

The year 2004 will be a historical milestone in the development of the Company. The Czech Republic will, together with other countries, become a member of the European Union on 1 May 2004. Conditions affecting business activities performed in the European transport market will be liberalized and the demand for transport services is expected to rise dramatically. In order for Czech Railways to be able to solicit orders, it needs to offer premium quality comprehensive services. At the same time, ČD will have to cope with the situation in a market lacking harmonization, strong competition from road carriers and, newly, competition from foreign railway transporters. As any other trade company, Czech Railways will be forced to think economically and minimize its expenses to the lowest level possible in order to succeed.





zleva nahoře // from the left, above: Ing. Jiří Kloutvor, CSc., Ing. Josef Bazala,
zleva dole // from the left, below: Ing. Ivan Foltýn, MBA, Ing. Petr Kousal,
Ing. Vlastimil Nešetřil

Statutární orgány a vedení společnosti Statutory Bodies and Management of the Company



Představenstvo

Ing. Petr Kousal

Předseda představenstva (od 28. 2. 2003) a generální ředitel (od 4. 3. 2003)

Absolvent Fakulty provozu a ekonomiky Vysoké školy dopravní v Žilině. V roce 1978 nastoupil na tehdejší Československé státní dráhy, kde začínal jako výpravčí vlaků a následně zastával řídicí pozice. V prosinci roku 1993 se stal ředitelem odboru provozu generálního ředitelství ČD, s.o., a v letech 1994 a 1995 byl vrchním ředitelem tehdejší Divize provozu ČD, s.o. V té době současně vykonával funkci prezidenta mezinárodní organizace jízdních řádů EGK/FTE při Mezinárodní železniční unii UIC v Paříži. Od roku 1996 působil jako generální zástupce Českých drah, s.o., v zahraničí, naposledy ve Vídni. Dne 28. 2. 2003 byl dozorčí radou ČD, a.s., zvolen do funkce předsedy představenstva ČD, a.s., a dnem 4. 3. 2003 byl jmenován generálním ředitelem ČD, a.s.

Ing. Josef Bazala

Člen představenstva (od 29. 5. 2003) a I. náměstek generálního ředitele (od 26. 3. 2003)

Absolvent Fakulty provozu a ekonomiky Vysoké školy dopravní v Žilině, obor provoz a ekonomika dopravy. V roce 1981 nastoupil na tehdejší Československé státní dráhy, kde zastával různé funkce v rámci železničního provozu a funkci přednosta služby osobní přepravy. Po vzniku ČD, s.o., v roce 1993 zastával funkci vrchního ředitele Divize obchodně-provozní a v roce 1995 po dobu 3 měsíců funkci generálního ředitele ČD, s.o. V letech 1996–2003 působil ve firmě Spedi-Trans Praha, s.r.o.

Ing. Ivan Foltýn, MBA

Člen představenstva (od 25. 7. 2003) a náměstek generálního ředitele pro ekonomiku (od 1. 7. 2003)

Absolvent Fakulty strojní a elektrotechnické Vysoké školy dopravní v Žilině, oboru sdělovací a zabezpečovací technika v dopravě, a dvouletého postgraduálního studia v oboru železniční slaboproudé systémy. V roce 1969 absolvoval dvouleté postgraduální studium v oboru přenos dat na Fakultě elektrotechnické ČVUT v Praze. V letech 1972 až 1989 pracoval v montážním závodě Automatizace železniční dopravy ve funkci náměstka ředitele. Od 1. 1. 1990 působil ve funkci místopředsedy ONV v Olomouci a od listopadu 1990 do července 1991 byl jmenován přednostou okresního úřadu v Olomouci. V letech 1991 a 1992 pracoval ve funkci náměstka ministra dopravy ČSFR pro úsek dopravních oborů a výkon státní správy a v letech 1993 až 1997 ve funkci

Board of Directors

Petr Kousal

Board Chairman (since 28 February 2003) and Chief Executive Officer (since 4 March 2003)

A graduate from the Faculty of Operations and Economics of the Transport University in Žilina, Kousal joined the then Československé státní dráhy (Czechoslovak State Railways) in 1978, starting as a train dispatcher and subsequently moving to management positions. In December 1993, Kousal was appointed Director of the Operating Division at ČD's headquarters and performed the office of Senior Manager of ČD's Operating Division in 1994 and 1995. In the same period, he acted in the capacity as the President of the International Organization of Time Schedules EGK/FTE within the International Railway Union in Paris. Petr Kousal was the general representative of Czech Railways in various countries from 1996, Vienna being his last post. On 28 February 2003, Kousal was appointed Board Chairman of ČD by ČD's Supervisory Board. On 4 March 2003, he was appointed Chief Executive Officer of Czech Railways.

Josef Bazala

Director (since 29 May 2003) and First Deputy CEO (since 26 March 2003)

Bazala graduated from the Faculty of Operations and Economics of the Transport University in Žilina. In 1981, he joined the then Československé státní dráhy (Czechoslovak State Railways) where he performed miscellaneous positions relating to railway operation and was responsible for the management of passenger transport services. Upon the establishment of České dráhy, státní organizace (Czech Railways, state organization) in 1993, Bazala was appointed Senior Manager of the Trade and Operations Division. In 1995, he acted in the capacity as ČD's CEO for a period of three months. From 1996 to 2003, Bazala was employed by Spedi-Trans Praha, s.r.o.

Ivan Foltýn

Director (since 25 July 2003) and Deputy CEO for Economics (since 1 July 2003)

Ivan Foltýn graduated from the Faculty of Engineering and Electrical Engineering of the Transport University in Žilina where he specialized in communication and safety technologies in transport and completed a two-year postgraduate study of railway weak-current systems. In 1969, he completed a two-year postgraduate study of data transfer at the Faculty of Electrical Engineering of the Czech Technical University in Prague. Foltýn performed the position of Deputy Managing Director of the assembly plant Automatizace železniční dopravy (Railway Transport Automation) from 1972

náměstka ministra dopravy ČR pro úsek dopravních oborů a výkon státní správy. V období let 1998 až 2002 působil ve funkci místopředsedy správní rady ČD, s.o. Od 1. 1. 2003 do 30. 6. 2003 působil ve funkci předsedy správní rady SŽDC, s.o.

Ing. Jiří Kloutvor, CSc.

Člen představenstva (od 29. 8. 2003) a náměstek generálního ředitele pro obchod a provoz (od 1. 9. 2003)
Absolvent Fakulty strojní a elektrotechnické Vysoké školy dopravní v Žilině, oboru provoz a údržba kolejových vozidel, a vědecké přípravy v oboru dopravní technika a technologie. Od roku 1970 pracoval ve funkcích v rámci služby lokomotivního hospodářství tehdejších ČSD, naposledy v letech 1990 až 1993 jako přednosta služby lokomotivního hospodářství Oblastního ředitelství ČSD v Praze. V letech 1993 a 1994 zastával funkci vedoucího oddělení Technické ústředny provozu ČD, s.o. V letech 1994 až 1996 byl zástupcem ředitele odboru kolejových vozidel Divize obchodně provozní ČD, s.o. V období let 1996 až 2003 pracoval v soukromé společnosti zaměřené na dopravní techniku a technologie. Od roku 2003 je zaměstnancem ČD, a.s., postupně ve funkcích ředitele kanceláře vrchního ředitele odštěpného závodu Divize obchodně-provozní (DOP), od 20. 6. 2003 do 31. 8. 2003 vrchního ředitele DOP, od 29. 8. 2003 člena představenstva ČD, a.s., a od 1. 9. náměstka generálního ředitele pro obchod a provoz.

Ing. Vlastimil Nešetřil

Člen představenstva (od 28. 2. 2003) a náměstek generálního ředitele pro dopravní cestu (od 1. 9. 2003)
Absolvent Fakulty provozu a ekonomiky Vysoké školy dopravní v Žilině, oboru provoz a ekonomika dopravy. V roce 1978 nastoupil na tehdejší Československé státní dráhy, kde začínal jako inženýr železniční dopravy na Traťové distanci Znojmo. Postupně zastával řídicí hospodářské funkce v rámci odštěpného závodu Divize dopravní cesty. Od 6. 3. 2003 byl jmenován do funkce vrchního ředitele Divize dopravní cesty ČD, a.s., a dnem 1. 9. 2003 byl jmenován náměstkem generálního ředitele pro dopravní cestu ČD, a.s.

to 1989. From 1 January 1990, he was Vice Chairman of the District Authority in Olomouc and from November 1990 to July 1991 acted in the capacity as the Chief Executive of the District Office in Olomouc. From 1991 to 1992, Foltýn was a Deputy to the Transport Minister of the Czech and Slovak Federative Republic responsible for transport segments and execution of the central government's duties and rights. In the period from 1998 to 2002, he was Vice Chairman of the Management Board of České dráhy, s.o. From 1 January 2003 to 30 June 2003 he served the office of the Chairman of the Supervisory Board of SŽDC, s.o.

Jiří Kloutvor

Director (since 29 August 2003) and Deputy CEO for Trade and Operations (since 1 September 2003)

Jiří Kloutvor graduated from the Faculty of Engineering and Electrical Engineering of the Transport University in Žilina where he specialized in operation and maintenance of railway vehicles and passed a special course aimed at preparation for research in the field of transport techniques and technology. From 1970, he performed various positions in the field of engine operation within Czechoslovak State Railways (CSD), his last post being the office of Manager of the Engine Operations of the Regional Headquarters of CSD in Prague from 1990 to 1993. In 1993 and 1994, Jiří Kloutvor acted in the capacity as the Manager of the Technical Operations Head Office of České dráhy, s.o., and from 1994 to 1996 as the Deputy Director of the Railway Vehicles Department of the Trade and Operations Division of České dráhy, s.o. From 1996 to 2003, Kloutvor worked for a private company operating in the field of transport technology. Kloutvor has been employed by ČD, a.s. since 2003 where he started in the position of the Head of the Office of the Senior Managing Director of the Trade and Operations Division, performed the office of the Senior Managing Director of that division from 20 June 2003 to 31 August 2003, became a director of ČD, a.s., on 29 August 2003 and was appointed Deputy CEO for Trade and Operations on 1 September 2003.

Vlastimil Nešetřil

Director (since 28 February 2003) and Deputy CEO for the Infrastructure (since 1 September 2003)

A graduate from the Faculty of Operations and Economics of the Transport University in Žilina specializing in transport operations and economics, Nešetřil joined Czechoslovak State Railways in 1978 as the Railway Transport Engineer at the Znojmo Track Section Site. Subsequently, he moved to management positions at the Infrastructure Division. On 6 March 2003, Vlastimil Nešetřil was appointed Senior Manager of the Infrastructure Division of ČD, a.s., and on 1 September 2003 was appointed Deputy CEO for the Infrastructure.

Dozorčí rada

Ing. Vojtěch Kocourek

Předseda dozorčí rady

Věk: 44 let

Hlavní zaměstnanecký poměr a funkce: Ministerstvo dopravy ČR, náměstek ministra

Účast v jiných orgánech společnosti: řídicí výbor ČD, a.s.;

Výbor Státního fondu dopravní infrastruktury

Absolvent Fakulty stavební VUT Brno v roce 1983.

V letech 1983 až 1991 pracoval u Československých státních drah, Traťová distance Brno-jih, jako inženýr železniční dopravy a provozní náměstek. V letech 1991 až 1996 pracoval u firmy SEŽEV-REKO, s.r.o., jako jednatel společnosti. Od roku 1996 pracoval u KPM CONSULT, a.s., ve funkci generálního ředitele a předsedy představenstva do 1. 11. 2002, kdy nastoupil do funkce náměstka ministra dopravy.

Ing. František Formánek

Člen dozorčí rady

Věk: 64 let

Do 30. 6. 2003 pracoval ve funkci generálního ředitele AŽD Praha, s.r.o.

Ing. Ludvík Hovorka

Člen dozorčí rady

Věk: 40 let

Poslanec Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky, společník firmy STŘECHY 92, s.r.o., zabývající se stavební činností.

Ing. Karel Korytář

Člen dozorčí rady

Věk: 55 let

Senátor Senátu Parlamentu České republiky, člen Výboru pro hospodářství, zemědělství a dopravu a člen volební komise. Místopředseda dozorčí rady Středočeské energetické, a.s.

Absolvent Fakulty elektrotechnické VUT Brno v oboru elektrické sítě a energetika. V roce 1981 absolvoval postgraduální studium na VŠE Praha – kurz organizátorů řízení.

Supervisory Board

Vojtěch Kocourek

Chairman of the Supervisory Board

Age: 44

Employment and Position: Transport Ministry of the Czech Republic, Deputy Minister

Participation in other bodies of the Company: Steering Committee of ČD, a.s.; Board of the State Fund of Transport Infrastructure

Vojtěch Kocourek graduated from the Faculty of Civil Engineering of the Technical University in Brno in 1983. From 1983 to 1991, he worked at Czechoslovak State Railways, Brno-jih Track Section Site, as a Railway Transport Engineer and Deputy Manager for Operations. From 1991 to 1996, Kocourek was employed by SEŽEV-REKO, s.r.o., as the firm's statutory executive. In 1996, he joined KPM CONSULT, a.s., as the CEO and Chairman of the Board of Directors. He left the above company on 1 November 2002 when he took the position of Deputy Transport Minister.

František Formánek

Member of the Supervisory Board

Age: 64

František Formánek performed the office of the CEO of AŽD Praha, s.r.o. until 30 June 2003.

Ludvík Hovorka

Member of the Supervisory Board

Age: 40

Deputy of the House of Representatives of the Czech Republic, partner at STŘECHY 92, s.r.o., a company engaged in construction activities.

Karel Korytář

Member of the Supervisory Board

Age: 55

Senator, member of the Committee for Economy, Agriculture and Transport of the Senate of the Czech Republic and member of the polling committee. Vice Chairman of the Supervisory Board of Středočeská energetická, a.s.

Graduate of the Faculty of Electric Engineering of the Technical University in Brno, specialized in electric networks and energy industry. In 1981, he completed postgraduate studies at the School of Economics in Prague, classes for management organizers.

Ing. Jiří Sedláček

Člen dozorčí rady

Věk: 68 let

Absolvent Fakulty strojního inženýrství ČVUT v Praze.

Od roku 1958 pracoval v opravárenství železničních kolejových vozidel, v letech 1992 až 1997 ve funkci ředitele ŽOS České Velenice. Od roku 2000 zastává funkci předsedy představenstva ŽOS České Velenice CZ, a.s. a je členem dozorčí rady ŽOS České Velenice servis, a.s.

Ing. František Vašík

Člen dozorčí rady

Věk: 57 let

Absolvent Fakulty Provozu a ekonomiky Vysoké školy dopravní v Žilině, oboru provoz a ekonomika silniční a městské dopravy.

Zastává funkci předsedy představenstva a ředitele společnosti Dopravního podniku Ostrava, a.s., místopředsedy představenstva DPO INEKON, a.s. a vykonává funkci místopředsedy správní rady Sdružení dopravních podniků ČR.

Ing. Jaromír Dušek

Člen dozorčí rady

Věk: 52 let

Absolvent Dopravní Fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice, oboru marketing a management v dopravě.

Předseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ). Jako fyzická osoba je držitelem licence na výrobu elektřiny.

Jiří Kratochvíl

Člen dozorčí rady

Věk: 57 let

Místopředseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ).

Kurt Mužík

Člen dozorčí rady

Věk: 60 let

1. místopředseda Odborového sdružení železničářů, člen správní rady nadace Okřídlené kolo.

Jiří Sedláček

Člen dozorčí rady

Member of the Supervisory Board

Age: 68

Graduate of the Engineering Faculty of the Czech Technical University in Prague.

From 1958, Jiří Sedláček was engaged in repair activities in the field of railway vehicles. From 1992 to 1997, he was the Managing Director of ŽOS České Velenice. He has been performing the office of Vice Chairman of the Board of Directors of ŽOS České Velenice CZ a.s., and member of the Supervisory Board of ŽOS České Velenice servis a.s. since 2000.

František Vašík

Member of the Supervisory Board

Age: 57

Graduate of the Faculty of Operations and Economics of the Transport University in Žilina, specialized in the operation and economy of road and municipal transport. František Vašík is Chairman of the Board of Directors and Managing Director of Dopravní podnik Ostrava a.s. (Public Transport Enterprise), Vice Chairman of the Board of Directors of DPO INEKON a.s. and Vice Chairman of the Management Board of the Association of Public Transport Enterprises of the Czech Republic.

Jaromír Dušek

Member of the Supervisory Board

Age: 52

Graduate of the Jan Perner's Transport Faculty of University Pardubice, specialized in transport marketing and management.

Chairman of the Railway Trade Union. Holder of a license for electricity production as an individual.

Jiří Kratochvíl

Member of the Supervisory Board

Age: 57

Vice Chairman of the Railway Trade Union.

Kurt Mužík

Member of the Supervisory Board

Age: 60

First Vice Chairman of the Railway Trade Union, member of the Management Board of the Winged Wheel foundation.



Nákladní doprava

V roce 2003 bylo po kolejích v České republice přepraveno vlaky Českých drah celkem 85,35 mil. tun zboží, dalších 10,42 mil. tun přepravili svými vlaky konkurenční železniční dopravci. Objem přepravy vlaky Českých drah meziročně narostl o 3,3 procenta, tj. o 2,7 mil. tun. Vnitrostátně bylo přepraveno 32,95 mil. tun, ve vývozu 22,65 mil. tun, v dovozu 22,44 mil. tun a v tranzitu 7,31 mil. tun. Pozitivně se na přepravních výkonech promítla rostoucí integrace ČR do evropského obchodu meziročním nárůstem mezinárodní železniční přepravy o 6,5 procenta a 3,2 mil. tun.

Pokračovalo zvyšování podílu mezinárodní přepravy z celkové nákladní přepravy Českých drah o dalších 1,9 procenta na 61,4 procenta. Nárůst dovozu činil 10,6 procenta, průvoz vzrostl o 4,0 procenta, dovozní a průvozní přepravy tak dosáhly množstvím absolutního ročního rekordu. Vývoz se zvýšil o 3,5 procenta, nedosáhl však hodnot roků z minulého desetiletí. V podílu hromadných substrátů z celkové přepravy nastal nárůst o 0,5 mil. tun a 1,1 procenta. Přitom u celkové přepravy pevných paliv, které stále objemem přes 30,0 mil. tun tvoří 35,2 procenta přepravy, činil meziroční pokles 130 tis. tun a 0,4 procenta při současném nárůstu vnitrostátní přepravy pevných paliv o 0,6 mil. tun a 3,5 procenta. Značné navýšení zaznamenala kombinovaná přeprava celkem o 1,2 mil. tun a 19,9 procenta, čímž její podíl na celkové přepravě zboží meziročně narostl na 8,5 procenta (tj. +1,2 procenta). Významný byl i meziroční nárůst dovozu rud a strusek o více než 1,2 mil. tun (tj. +18,6 procenta), vývozu obilovin a zemědělských výrobků o téměř 0,7 mil. tun (+145 procent), vývozu dřeva a výrobků ze dřeva o více než 0,55 mil. tun (+29,8 procenta).

České dráhy provozují nákladní dopravu pod obchodní značkou ČD Cargo na více než 9 tisících kilometrů železničních tratí České republiky. Zákazníkům je nákladní doprava ČD, a.s., k dispozici v 1 143 stanicích České republiky. V průměru jedna stanice je otevřená pro příjem a výdej zásilek na každých zhruba 69 kilometrů čtverečních území a 8 kilometrů železničních tratí.

Na síti železničních tratí provozovaných Českými drahami bylo denně v pohybu 20 až 25 tisíc vagónů naložených nejrůznějším zbožím. Množstvím přepravených tun zboží za rok byly České dráhy, a.s., na čtvrtém místě mezi národními železničními podniky ze zemí západní a střední

Freight Transport

During 2003, Czech Railways' trains transported on inland rails a total of 85.35 million tons of goods. Another 10.425 million tons were transported by trains of competing railway operators. The volume of transport executed by trains of ČD increased by 3.3%, i.e. by 2.7 million tons, year-on-year. The volumes reported for inland transport, export, import and transit were 32.95 million tons, 22.65 million tons, 22.44 million tons and 7.31 million tons, respectively. Transport performance was positively affected by the increased integration of the Czech Republic in European trade, with the volume of cross-border railway transport growing by 6.5% and 3.2 million tons year-on-year.

The growth of the share of international transport in aggregate freight transport outputs of Czech Railways continued during 2003 by another 1.9% to 61.4%. Import and export grew by 10.6 and 4.0%, respectively, bringing the absolute annual volume of import and transit transport to a record amount. Though increased by 3.5%, import did not reach the amounts achieved in the previous decade. The share of bulk cargo in the total transport went up by 0.5 million tons and 1.1%. However, the total transport of solid fuels of 30 million tons which is 35.2% of the overall transport performance dropped by 130 thousand tons or 0.4% year-on-year while inland transport of solid fuels rose by 0.6 million tons or 3.5%. A significant increase of 1.2 million tons or 19.9% was witnessed for combined transport, thus taking its share in the overall transport of merchandise up to 8.5% (i.e. by 1.2% compared to 2002). Import of ores and slag, export of grain and agricultural products and export of timber and wooden products also grew substantially year-on-year by over 1.2 million tons (i.e. 18.6%), 0.7 million tons (145%), and 0.55 million tons (29.8%), respectively.

Czech Railways operates freight transport under the trademark ČD-Cargo on over 9 thousand km of railway lines in the Czech Republic. Freight transport services were provided to clients in 1,143 railway stations throughout the country. One station providing for acceptance and dispatch of shipments served a territory of an average of 69 square km and more than 8 km of railway lines.

Twenty to twenty-five thousand railway wagons carried miscellaneous types of goods each day on ČD's lines. The annual volume of merchandise transported by Czech

Evropy. Svým výkonem zaujímá železniční nákladní doprava stále čtvrtinový podíl na veřejné nákladní přepravě v ČR. Je zřejmé, že pokud by nákladní doprava nebyla dlouhodobě zatěžována povinností spolupodílet se na pokrytí ztráty z provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu a provozování infrastruktury a ze svých zdrojů místo výše uvedeného spolufinancování sociálně únosné veřejné přepravy osob včas inovovala a modernizovala svoji vlastní nabídku přepravních služeb, mohla být její pozice na dopravním trhu v ČR i v Evropě daleko významnější. Přes 70 procent nákladní přepravy se uskutečňovalo po kolejích mezi závodovými vlečkami uživatelů železnice.

Obchodní aktivity po celý rok 2003 byly v nákladní dopravě orientovány zejména na:

- ■ překlenutí problémů s inovací nabízené struktury vozového parku nájmem moderních řad vozů od jiných majitelů pro vybrané zákazníky a zvýšeným tlakem na pružné přizpůsobování se opravárenství v mantinelech daných dostupnými financemi,
- ■ maximální uspokojení zákazníků disponujících zbožím hromadné povahy, zejména pevnými palivy, pro jejichž přepravy má nákladní doprava stále dostatečný vozový park. Tyto přepravy byly z důvodu maximálního využití vozů podrobeny zostřenému dozoru nad průběhem realizace,
- ■ maximální pokrytí poptávky po mezinárodní přepravě vozových zásilek,
- ■ využití růstového potenciálu poptávky po kombinované přepravě nedoprovázené i doprovázené,
- ■ využití nadbytečných dočasně nepoužívaných nákladních vozů Českých drah pronájemem do zahraničí,
- ■ technologické a vlakové úpravy provozu nákladní dopravy ve prospěch zákazníků a jako racionalizační akce,
- ■ řešení negativních důsledků špatné platební morálky části zákazníků mimosoudním vymáháním tržeb za uskutečněné přepravy a na preventivní opatření,
- ■ propagaci nabídek v časopise ČD Cargo, na dopravních veletrzích v Mnichově, Brně, Ostravě, na logistické konferenci v Praze a na speciálním vánočním setkání se zákazníky.

Railways ranked the Company fourth on the Western European and Central European level. Railway freight transport accounts for one fourth of public freight transport outputs in the Czech Republic. It is obvious that had freight transport been exempted of the duty to share expenses on covering losses on passenger transport performed as part of the public interest obligation and on operation of the infrastructure and had ČD been able to invest internal resources into modernization of the offered transport services rather than into co-financing socially acceptable transport of passengers, its position in the transport market both in the Czech Republic and Europe would have gained more significance. More than 70% of freight transport was executed on ČD lines between railway sidings of customers.

The business activities carried out during 2003 focused principally on:

- ■ Resolving problems encountered in innovating the rolling stock's structure through the lease of advanced coaches from other owners for selected customers and increased pressure on flexible responses to repair needs respecting financial limitations;
- ■ Maximum satisfaction of customers operating in the field of bulk cargo, namely solid fuels, to whom sufficient transport resources can be offered. The execution of his type of transport has been closely observed in order to achieve the most effective utilization of the rolling stock;
- ■ Meeting the demands for international transport of wagon shipments to the maximum level possible;
- ■ Making use of the increased demand for combined transport, both escorted and non-escorted;
- ■ Utilization of redundant and temporarily idle freight wagons of Czech Railways for cross-border leases;
- ■ Technological modifications in the operation of freight transport to meet clients' requirements and needs and within rationalization projects;
- ■ Dealing with negative impacts of poor payment discipline of certain customers in the form of out of court recovery of revenues from the executed transport transactions and on adoption of preventive measures;
- ■ Promotion of services in the ČD Cargo magazine, at international transport fairs in Munich, Brno, and Ostrava, at the logistic convention in Prague and at the special Christmas meeting with clients.

Nákladní doprava Českých drah je stále orientována, jako převážná většina železnic ve světě, na přepravu zboží hromadné povahy. Z celkového množství přepraveného zboží nákladní dopravou tvořila v roce 2003 více než třetinu (35,2 procenta) přeprava pevných paliv, zhruba desetinu (9,2 procenta) přeprava stavebnin, další desetiny tvořila přeprava rud a strusek (10,1 procenta) a přeprava výrobků ze železa a oceli (16,2 procenta), zhruba 6,4 procenta přeprava dřeva a výrobků ze dřeva, 8,5 procenta zaujímal kombinovaná přeprava a 14,4 procenta ostatní komodity. Téměř 40 procent přepravy se uskutečnilo vnitrostátně, více než čtvrtinu tvořily vývozní přepravy, již také více než čtvrtinu přepravy v dovozu a necelých 10 procent přepravy tranzitní.

Zákazníkům, kteří potřebují řešit logistické požadavky se železničními odborníky, jsou k dispozici obchodní manažeři, poradenská služba, Spedice Českých drah a generální zástupci Českých drah v zahraničí. Realizace přepravy je průběžně kontrolována a řízena dispečerským aparátem.

Přebytek nabídky na přepravním trhu, zejména nabídky silničních dopravců, spolu s nulovým inflačním vývojem průměrných cen tzv. průmyslových výrobců dlouhodobě tlačí na snižování cen v nákladní dopravě. České dráhy však po tříletém propadu zaznamenaly meziroční přírůstek průměrné ceny v Kč na tarifní tunový kilometr o 3,7 procenta.

Konkurenční situace v podnikání v železniční a silniční nákladní dopravě na českém a evropském přepravním trhu nutí i České dráhy k masivní racionalizaci provozu. Produktivita nákladní dopravy měřená v čistých tunových kilometrech (čtkm) za jednu hodinu vlakové dopravy se od roku 1999 zvýšila o 20 procent a dosáhla hodnoty přes 15 200 čtkm na hodinu trvání vlakové dopravy. Přispěla k tomu mimo jiné větší průměrná dopravní hmotnost nákladních vlaků, která ve stejném období vzrostla z 897 na 928 tun, i jejich vyšší průměrná úseková rychlost s nárůstem o 15 procent, z 29,2 na 33,6 km/hod. Pokračující racionalizací vlakotvorby a účelnou organizací doprovodu nákladních vlaků se podařilo snížit počet zaměstnanců stanic zabezpečujících posun z 6 796 osob průměrného přepočteného stavu v roce 1999 na 5 231 osob v roce 2003, tedy o více než 23 procent.

As is typical for the majority of the world's railway companies, transport of bulk cargo represented the key activity within freight transport of Czech Railways. Of the aggregate volume of goods carried on ČD lines, transport of solid fuels accounted for over one third (35.2%), building material for almost one tenth (9.2%), ore and iron products for another tenth (10.1%), as well as steel and iron products (16.2%), and timber and wooden products for 6.4%. Combined transport accounted for 8.5% and other commodities for 14.4%. About 40% of transport activities were carried out locally, one fourth involved export, more than one fourth import and slightly less than 10 percent represented transit.

For the purposes of actively resolving logistic needs, customers can consult sales managers, advisors, the Czech Railways Dispatch Office, and foreign general representatives. The performance of transport activities is controlled and monitored by the Central Office's staff on an ongoing basis.

The excessive possibilities offered by the transport market, particularly by road transport service providers, together with the zero inflation in the development of average prices of industrial manufacturers have been pushing prices for freight transport down. However, Czech Railways reported a year-on-year increase in the average price in Czech crowns per one ton-kilometer of 3.7% after a three year decline.

The incommensurable business conditions in the fields of railway and road transport in both the Czech and European market made ČD substantially rationalize its operations. Freight transport productivity measured in net ton-km per hour of train transport has grown by 20 percent since 1999 exceeding 15,200,400 net ton-km per hour of train transport. One of the aspects contributing to the above result was a larger carrying capacity of freight trains which increased from 897 to 928 tons in the same period and the trains' higher average section speed which grew by 15%, from 29.2 to 33.6 km/hour. The continuing rationalization of train transport and effective organization of freight train staff contributed to the successful reduction of the staff on pushing stations from 6,796 employees per the average recalculated headcount in 1999 to 5,231 employees in 2003, i.e. by more than 23 percent.

Nákladní doprava ČD

Ukazatel // Ratio	Měrná jednotka // Unit
Přeprava zboží bez PVP (*) // Transportation of goods exclusive of PVP (*)	mil. t // mil. tons
Přeprava zboží včetně PVP (*) // Transportation of goods including PVP (*)	mil. t // mil. tons
Tržby z přepravy zboží (**) // Sales from the transportation of goods (**)	mil. Kč // CZK mil.
Tržby z nákladní dopravy celkem (**) // Total sales from freight transport (**)	mil. Kč // CZK mil.
Výnosy z nákladní dopravy celkem (**) // Total income from freight transport (**)	mil. Kč // CZK mil.
Náklady na nákladní dopravu ^{x)} // Expenses on freight transport ^{x)}	mil. Kč // CZK mil.
Úhrada ceny za použití dopravní cesty ^{x)} Payments for the use of the infrastructure ^{x)}	mil. Kč // CZK mil.
Výsledek hospodaření nákladní dopravy // Profit/ loss from freight transport	mil. Kč // CZK mil.
Sazba přepravného na tunu // Transport rate per ton	Kč/t // CZK/ton
Čisté tunové kilometry ČD Cargo // Net ton kilometers of ČD Cargo	mil. čtkm // mil. net km
Sazba přepravného na čtkm // Transport rate per net km	Kč/čtkm // CZK/net km
Hrtkm ČD Cargo celkem // Total ČD Cargo gross ton kilometers	mil. hrtkm // mil. gross tkm
– hrtkm ČD Cargo v elektrické trakci – ČD Cargo gross ton kilometers in electric traction	mil. hrtkm // mil. gross tkm
Poměr čtkm/hrtkm // Net ton kilometers/gross ton kilometers	% // %
Vlakové km ČD Cargo celkem // Total ČD Cargo train km	tis. vlkm // thousands of train km
– vlkm ČD Cargo v elektrické trakci // – ČD Cargo train km in electric traction	tis. vlkm // thousands of train km
Hmotnost vlaku ČD Cargo celkem // Total Czech Railways train weight	tun/vlak // ton/train
Průměrná přepravní vzdálenost // Average transportation distance	km // km
Prázdné běhy/ložené // Empty running/loaded running	% // %

*⁾ Údaje za roky 1999 až 2002 se týkají státní organizace České dráhy.

(*) 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)} Náklady za řízení provozu a dopravní cestu byly do roku 2002 zahrnuty v celkových nákladech produktu nákladní doprava.

čtkm – čisté tunové kilometry

hrtkm – hrubé tunové kilometry

vlkm – vlakové kilometry

náprkm – nápravové kilometry

ČD Freight Transport

	2003	2002^{*)}	2001^{*)}	2000^{*)}	1999^{*)}	03/02	Index 03/99
	85,35	82,65	88,01	89,77	82,16	1,03	1,04
	93,14	90,27	96,09	98,26	82,17	1,03	1,13
	16 061	15 570	17 085	17 539	16 407	1,03	0,98
	18 531	17 871	19 503	20 386	19 323	1,04	0,96
	18 822	21 084	22 574	21 211	20 210	0,89	0,93
	15 722	20 391	20 192	19 921	20 390	0,77	0,77
	4 278	10 353	9 519	9 185	9 662	0,41	0,44
	3 100	693	2 382	1 290	-180	4,47	17,22
	188,18	188,39	194,13	195,38	199,70	1,00	0,94
	16 396	16 130	17 366	18 183	17 625	1,02	0,93
	0,98	0,97	0,98	0,96	0,93	1,01	1,05
	33 725	33 287	36 015 ^x	37 274	36 418	1,01	0,93
	30 469	29 750	32 132	32 737	31 212	1,02	0,98
	48,62	48,46	48,22	48,78	48,40	1,00	1,00
	36 354	36 431	39 228	40 527	40 750 ^x	1,00	0,89
	29 197	28 676	30 712	30 905	29 881	1,02	0,98
	928	914	918	920	894	1,02	1,03
	192,1	195,2	197,3	202,6	214,5	0,98	0,90
	70,41	73,28	73,83	69,18	71,34	0,96	0,99

^{*)} The data for 1999 to 2002 relate to the state organization České dráhy, s.o.

^(*) 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)} Expenses on the infrastructure management were included in total expenses of freight transport until 2002.

čtkm – net ton kilometres

hrtkm – gross hauled tonne kilometres

vlkm – train kilometres

náprkm – axle kilometres

V důsledku toho rostla i produktivita měřená počtem hrubých tunových kilometrů nákladní dopravy na jednoho zaměstnance posunu a obsluhy nákladních vlaků – v roce 2003 byla o 20 procent vyšší než před čtyřmi lety. Podíl elektrické trakce na celkovém množství hrubých tunových kilometrů nákladní dopravy dosáhl 90,3 procenta a za poslední čtyři roky se zvýšil o 4,6 procenta a podíl nezávislé motorové trakce se snížil pod jednu desetinu celkového výkonu v hrubých tunových kilometrech (hrtkm).

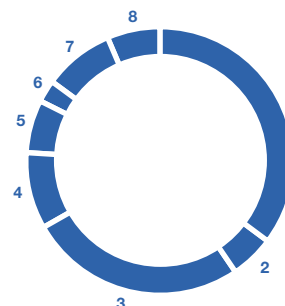
Budoucnost železniční nákladní dopravy má celoevropský rozměr. Tak jako potřeby evropské ekonomiky vyvolaly vznik hospodářsky a politicky propojené Evropské unie, vzniká i potřeba propojených evropských železničních dopravců. Nákladní doprava Českých drah má reálné šance na otevřeném evropském dopravním trhu jako partner v silném uskupení evropských železničních nákladních dopravců. Bude se o tom snažit přesvědčit možné budoucí partnery solidním vystupováním jako spolehlivá a flexibilní obchodní dopravní firma.

The above resulted in an increased productivity measured by gross ton-km of freight transport per pusher and freight train operator, which was 20 percent higher in 2003 than four years ago. The share of electrical traction in the total amount of gross ton-km of freight transport was 90.3 percent in 2003 and increased by 4.6 percent over the past four years. The share of independent motor traction was reduced under one tenth of the total performance in gross ton-km.

Future development of railway freight transport will require joint efforts on a European level. Similarly to economic needs, which were the impetus to the establishment of the economically and politically interconnected European Union, needs have emerged for interconnected European railway operators. The chances of Czech Railways in the field of freight transport in the liberalized European transport market are very realistic in the position of a partner involved in a mighty association of European railway freight transport operations. Czech Railways will make every effort to convince potential future partners of its abilities by acting as a reliable and flexible trade firm.

Struktura nákladní přepravy ČD celkem vč. služebních zásilek v roce 2003
Structure of Goods Transported by ČD, Including Intra-Company Consignments in 2003

1 Pevná paliva // Solid fuels	35,18 %
2 Kapalná paliva a výrobky z ropy // Liquid fuels and products from crude oil	5,32 %
3 Rudy, železo, ocel a stroj. výrobky // Ores, iron, steel and products of the engineering industry	26,27 %
4 Stavebniny a nerostné suroviny // Building materials and raw materials	9,23 %
5 Dřevo a výrobky ze dřeva // Timber and wooden products	6,39 %
6 Zemědělské výrobky, potraviny // Agricultural products, food	2,69 %
7 Kombinovaná přeprava // Combined transport	8,51 %
8 Ostatní zboží // Other goods	6,41 %





Osobní doprava

Rok 2003 znamenal pro České dráhy důležitý posun na cestě k fiskální harmonizaci podmínek podnikání ve veřejné osobní dopravě v ČR. České dráhy na jedné straně platily SŽDC státem regulovanou cenu za použití infrastruktury, na druhou stranu se však bohužel při jednáních s Ministerstvem financí nepodařilo vymezit tuto úhradu pouze na vlaky jedoucí mimo režim závazků ve veřejném zájmu tak, jako je tomu v případě linkové autobusové dopravy. Odlišný princip podílu dopravce na nákladech infrastruktury mezi autobusovou a vlakovou dopravou znamenal pro České dráhy v roce 2003 dodatečné náklady ve výši zhruba 1,3 mld. Kč.

Rozhodující část provozování osobní dopravy Českých drah vychází z nového modelu financování železniční osobní dopravy ze strany státu a krajů. Nabídka osobní dopravy je charakterizována kategoriemi jednotlivých vlaků, kdy je cestující jednotně odbavován na všechny nabízené segmenty z důvodu zachování přehledné a jednoduché nabídky v celé síti.

Vlaky vyšší kvality kategorie SuperCity (SC), EuroCity (EC) a InterCity (IC) byly vedeny plně na podnikatelské bázi ze strany Českých drah. Nabídka rozsahu dopravy byla v porovnání s rokem 2002 snížena, cílem bylo přizpůsobit nabídku poptávce a přesunout státem nehrzené výkony vlaků do kategorie rychlík (R).

Dálková osobní doprava zabezpečila spojení mezi významnými městy v ČR a zaznamenala mírný nárůst počtu míst, která byla tímto segmentem osobní dopravy obsluhována.

Vlaky kategorie osobní (Os) a spěšný (Sp) měla za úkol prioritně zabezpečit základní dopravní obslužnost objednanou kraji a nabídnout využití kapacity dráhy a drážní dopravy v rámci integrovaných dopravních systémů ve větších sídelních aglomeracích.

V průběhu roku 2003 byla projednávána objednávka ze strany jednotlivých krajů. S cílem zvýšit cestovní rychlost mezi významnými městy v jednotlivých krajích byl pro grafikon vlakové dopravy (GVD) 2003/2004 vyjednán poměrně výrazný nárůst vlakové dopravy kategorie Sp.

Passenger Transport

The year 2003 was notable for Czech Railways on its way to fiscal harmonization of business conditions in the sector of public passenger transport in the Czech Republic. On the one hand, Czech Railways paid a price regulated by the government to SŽDC for the use of the infrastructure, but, on the other hand, these payments failed to be defined exclusively for trains operating outside the public interest obligation regime during negotiations with the Finance Ministry such as the case is with bus transport operated on specific lines. The different method of stipulating the share of a transport operator in the infrastructure expenses applicable to bus and train transport resulted in additional costs of approximately CZK 1.3 billion incurred by Czech Railways in 2003.

The vast majority of passenger transport outputs of ČD follow a new model of funding of railway passenger transport by regions and the government. Passenger services are rendered in several train categories but passenger handling is conducted in a uniform manner for all segments in order to make the offer throughout the network clear and easy to understand.

The higher quality trains of the SuperCity (SC), EuroCity (EC) and InterCity (IC) categories were operated fully on the business basis by Czech Railways. The scope of transport services offered in this segment was reduced year-on-year as the aim was to accommodate the offer to the current demand and transfer the train outputs which are not paid for by the government to the Fast-speed Train (R) category.

Long-distance passenger transport connected major cities in the Czech Republic and witnessed a slight increase in the number of places catered to within this passenger transport segment.

The priority for trains in the Regional (Os) and Semi-fast (Sp) categories was to render basic transport services ordered by the regions and provide for utilization of the railway capacity within the integrated transport systems in large dwellings.

During 2003, orders of the individual regions were negotiated. In order to accelerate the cruising speed between major cities in the regions, a substantially bigger volume of the Sp trains was agreed upon for the purposes of the train schedule for 2003/2004.

Obchodní politika a marketing

Základním cílem osobní dopravy Českých drah v roce 2003 bylo splnění plánu v počtu přepravených osob a souvisejících naturálních ukazatelů, které jsou institucemi i odbornou veřejností sledovány a využívány k vytváření negativního obrazu kolejové dopravy, jen za účelem posílení konkurenční silniční dopravy a infrastruktury.

Po prvním čtvrtletí 2003 došlo v porovnání k předchozímu roku k výraznému poklesu počtu cestujících. Na to České dráhy reagovaly marketingovou akcí „Léto plné slev“ s masivním celoplošným snížením ceny za vnitrostátní železniční osobní přepravu. Propad poptávky se podařilo zvrátit a plánovaný cíl byl nižší pouze o necelá 2 procenta. V kontextu s rostoucí nezaměstnaností v ČR a vzhledem k asociálnímu způsobu státní regulace cen jízdného lze hovořit o úspěchu.

Přeprava zásilek ve vlacích osobní dopravy probíhá v utlumeném režimu. Cílem je snížit náklady na obsluhu tohoto segmentu služeb. Rozsah obsluhovaných spojů klesl na regionálních tratích na minimální úroveň spojů za den. Výjimkou je přírůstkově beznákladová přeprava „ČD Kurýr“ a od prosince 2003 znovu zavedená služba „Interkurýr“ na Slovensko, kde dochází k dlouhodobému nárůstu přepravních výkonů i tržeb.

V oblasti tarifně přepravních podmínek ve vnitrostátní železniční osobní přepravě došlo v roce 2003 k dalšímu prohloubení v uplatňování dělby jízdného na obyčejné (státem věcně usměrňované) a zákaznické, a to jak ve vnitrostátní, tak i v mezinárodní sousedské přepravě. Jednotlivé obchodní nabídky Českých drah a zájem ze strany cestujících se dlouhodobě stabilizovaly na úrovních, kde cenové úpravy neměly zásadní vliv na oslovení zákazníků a docházelo k přesouvání poptávky mezi jednotlivými tarifními nabídkami uvnitř systému vnitrostátní i mezinárodní přepravy.

Komunikace Českých drah se zákazníkem byla vedena převážně prostřednictvím prodejních míst ve stanicích a zvětšujícím se podílem poskytovaných informací prostřednictvím internetu. Nezastupitelnou roli zastávaly marketingové akce pro smluvní zákazníky s ohlasem ve sdělovacích prostředcích. Největší ohlas zaznamenala akce podle jednotného manuálu v závěru roku 2003 s hesly „Šťastný den bez auta“ a „Noční spoje“, kde byla využita plná šíře prostředků k oslovení zákazníka.

Business Policy and Marketing

The priority of Czech Railways in the passenger transport segment in 2003 was the performance of the plan in terms of the number of transported passengers and the associated ratios which are monitored by professionals and institutions and misused in creating a negative picture of the railway transport in the effort to push forward the competing road transport and infrastructure.

A significant decline in the number of passengers was witnessed after the first quarter of 2003 compared to the previous year. In response to that, Czech Railways launched a marketing project “Summer Full of Reductions” whereby prices for inland railway passenger transport were decreased nationwide. The reduction in demand was reversed and the final results were only 2% behind the plan. This can be considered a success given the growing unemployment rate in the Czech Republic and the unfavorable method of state regulation applied to the fare.

The transport of shipments in passenger trains was carried out to a limited extent in order to reduce expenses on the staffing of this service segment. The number of trains operated on regional lines by qualified staff was reduced to a minimum, the only exception being the “ČD Kurýr” low-cost transport project and the “Interkurýr” service re-launched in December 2003 and providing for the transport of shipments to Slovakia: both transport outputs and sales continue to grow with respect to these two service lines.

As to the fares tariff in inland railway passenger transport, ČD continued to employ the split of fare to the regular fare (regulated by the government) and the customer fare in both inland and cross-border transport. The individual commercial offers of Czech Railways and the demand on the part of passengers remained constant at levels where price adjustments had no substantial impact on attracting new customers and the demand shifted amongst the individual types of fare within the system of inland and international transport.

The communication of ČD with its clients was provided for mostly by the sales points in stations and an increasing bulk of information is published on the Internet. Marketing projects for contractual customers that were advertised in media were also of enormous importance. The project to receive the biggest acclaim was the “A Happy Day without a Car” and “Night Lines” events in late 2003 which used communication tools for attracting clients to the maximum level possible.

Služby

V oblasti doplňkových služeb proběhlo zmapování prostor k jejich využívání a určen způsob jejich poskytování, a to buď vlastními silami, anebo formou spolupráce s jednotlivými zájemci o provozování. Jde o příjmově nevýznamné činnosti, ale s velkým dopadem na cestující a ostatní veřejnost. Nově byly vyzkoušeny nebo rozšířeny půjčovny kol, nový typ elektronických úschoven v žst. Praha hl.n., poskytování tisku ve vlacích, pojízdné minibary, komerční pojmenování vlaků k významným událostem, pojízdná úschovna ve vlacích.

Zkvalitnilo se odbavení ve významných stanicích – proběhla rekonstrukce pokladen a byla vybudována další ČD Centra. Ve vlacích se zvýšil podíl cestujících odbavených elektronickým zařízením POP (přenosná osobní pokladna). Velký pokrok zaznamenala oblast informování cestujících, a to jak prostřednictvím call-centra – přesměrováním telefonických dotazů na nejbližší ČD Centrum s vyhodnocením doby čekání na první kontakt, tak poskytováním informací prostřednictvím SMS a informováním o aktuální poloze vlaku a probíhajících výlukách.

Services

In the field of supplementary services, ČD mapped the opportunities for their provision and methods of their performance, both on an internal basis and in the form of cooperation with those interested in the provision. The activities involved represent sources of negligible income but their impact on passengers and other public is material. Newly tested or expanded were bike rentals, new types of electronic repository boxes at the Prague Main Station, distribution of newspapers in trains, mobile mini-bars, commercial naming of trains for special occasions, mobile repository compartments in trains, etc.

The handling system in large stations was improved, ticket offices were reconstructed and new ČD Centers were established. The number of passengers using the “Portable Passenger Ticket Office” system went up. Huge progress was apparent in the area of providing information to passengers through call-centers by forwarding phone calls to the nearest ČD Center and assessing the response time, provision of information through SMSes, providing information on the real-time positions of trains and temporary disruptions on train routes.

Osobní doprava ČD

Ukazatel // Ratio	Měrná jednotka // Unit
Přeprava osob // Transportation of persons	mil. osob // mil. of passengers
Tržby z přepravy osob (*) // Sales from transportation of persons (*)	mil. Kč // CZK mil.
Tržby z osobní dopravy (*) // Sales from passenger transport (*)	mil. Kč // CZK mil.
Ostatní tržby hlavní činnosti // Other sales from major operation	mil. Kč // CZK mil.
Náklady na osobní dopravu ^{x)} // Expenses on passenger transport ^{x)}	mil. Kč // CZK mil.
Úhrada ceny za použití dopravní cesty ^{x)} Payments for the use of the infrastructure ^{x)}	mil. Kč // CZK mil.
Dotace na pokrytí ztrát z osobní přepravy (**) Grants to cover losses from passenger transport (**)	mil. Kč // CZK mil.
Dotace do osobní dopravy celkem (***) // Total grants for passenger transport (***)	mil. Kč // CZK mil.
Ztráta z osobní dopravy (včetně dotace) Loss on passenger transport (including grants)	mil. Kč // CZK mil.
Ztráta z osobní dopravy (bez dotace) // Loss on passenger transport (net of grants)	mil. Kč // CZK mil.
Osobové kilometry // Passenger kilometers	mil. oskm // mil. pass. km
Průměrná přepravní vzdálenost // Average transport distance	km // km
Příjmová sazba za osobu // Income rate per person	Kč/osoba // CZK/person
Příjmová sazba na osobový km // Income rate per passenger km	Kč/oskm // CZK/pass. km
Vlakové km osobní dopravy ČD // Train km of ČD passenger transport	tis. vlkm // Thousands of train km
– vlkm elektrické lokomotivy // – train km electric engines	tis. vlkm // Thousands of train km
– vlkm elektrické jednotky // – train km electric units	tis. vlkm // Thousands of train km
– vlkm motorové lokomotivy // – train km motor engines	tis. vlkm // Thousands of train km
– vlkm motorové vozy // – train km motor wagons	tis. vlkm // Thousands of train km
– vlkm parní lokomotivy // – train km steam engines	tis. vlkm // Thousands of train km
Počet osob na vlak // Number of passengers per train	os/vlak // Passenger/train

*^{x)} Údaje za roky 1999 až 2002 se týkají státní organizace České dráhy.

(*) 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)} Náklady za řízení provozu a dopravní cestu byly do roku 2002 zahrnuty v celkových nákladech produktu osobní doprava.

34

oskm – osobové kilometry

vlkm – vlakové kilometry

náprkm – nápravové kilometry

ČD Passenger Transport

	2003	2002^{*)}	2001^{*)}	2000^{*)}	1999^{*)}	03/02	Index 03/99
	171,98	174,98	188,28	182,55	175,02	0,98	0,98
	4 431	4 653	4 479	4 253	4 011	0,95	1,10
	5 051	5 176	5 039	4 869	4 642	0,98	1,09
	182	66	65	26	38	2,76	4,79
	15 143	21 494	19 642	18 495	16 659	0,70	0,91
	1 480	8 613	7 221	6 551	5 560	0,17	0,27
	7 171	6 429	6 445	6 611	6 017	1,12	1,19
	7 243	9 683	9 273	7 541	6 658	0,74	1,09
	-2 667	-6 569	-5 265	-6 060	-5 321	0,41	0,50
	-9 910	-16 252	-14 538	-13 600	-11 979	0,61	0,83
	6 483	6 562	7 262	7 266	6 929	0,99	0,94
	38,34	37,50	38,57	39,81	39,59	1,02	0,97
	25,77	26,59	23,79	23,30	22,92	0,97	1,12
	0,68	0,71	0,62	0,59	0,58	0,96	1,17
	108 398	102 174	100 852 ^x	98 413	94 745 ^x	1,06	1,14
	39 415	36 608	35 976	35 578	34 637	1,08	1,14
	9 205	7 935	7 648	6 957	6 540	1,16	1,41
	9 521	9 921	9 490	10 445	11 551	0,96	0,82
	50 243	47 691	47 714	45 418	41 999	1,05	1,20
	15	19	23	15	17	0,77	0,87
	59,81	64,22	72,01	73,80	73,13	0,93	0,82

^{*)} The data for 1999 to 2002 relate to the state organization České dráhy, s.o.

^(*) 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 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)} Expenses on the infrastructure management were included in total expenses of passenger transport until 2002.

35

oskm – passenger kilometres

vlkm – train kilometres

náprkm – axle kilometres



Provozování dráhy

Zajištění provozuschopnosti dráhy

České dráhy zajišťovaly v roce 2003 v souladu s podmínkami smlouvy uzavřené se SŽDC provozuschopnost železniční dopravní cesty v oblasti údržby, oprav, modernizace a rozvoje.

Modernizace infrastruktury

Na I. tranzitním koridoru (Děčín–Praha–Břeclav) byla v roce 2003 kompletně dokončena modernizace 5 mezistaničních úseků v délce 23,5 km (Praha-Bubeneč – Roztoky u Prahy, Libčice nad Vltavou – Kralupy nad Vltavou, Záboří nad Labem – Řečany nad Labem, Ústí nad Orlicí – Dlouhá Třebová 1. kolej, Dlouhá Třebová – odbočka Parník). Dále byly dokončeny stavební práce ve 3 železničních stanicích (Dlouhá Třebová, Záboří nad Labem, Děčín hl. n.). Pro rok 2004 zůstává rozestavěn úsek Řečany nad Labem – Přelouč a železniční stanice Řečany nad Labem a Choceň.

Na II. tranzitním koridoru (Petrovice u Karviné – Břeclav) byla v roce 2003 dokončena modernizace 7 mezistaničních úseků v délce 34,3 km (Hranice na Moravě – Polom, Suchdol nad Odrou – Hladké Životice, Hladké Životice – Studénka 1. kolej, Jistebník–Studénka, Ostrava-Svinov – Ostrava hlavní nádraží, Ostrava hlavní nádraží – Ostrava-Hrušov a Ostrava-Hrušov – Bohumín-Vrbice).

Na spojovacím rameni I. a II. tranzitního koridoru (Přerov – Česká Třebová) byla dokončena modernizace 3 mezistaničních úseků v délce 16,1 km (Červenka–Střeň, Krasíkov – Rudoltice v Čechách 2. kolej a Třebovice v Čechách – Česká Třebová).

Rekonstrukce infrastruktury

V roce 2003 byly dokončeny veškeré definitivní opravy a rekonstrukce související s odstraňováním následků povodně v roce 2002.

Významnými počiny pro zlepšení stavu železniční infrastruktury bylo v roce 2003 zahájení II. etapy přestavby mostů přes Seifertovu ulici v Praze, která je součástí tzv. „Nového spojení“, tj. průtahu tranzitního koridoru železničním uzlem Praha. Ve spolupráci s městem Mladá Boleslav bylo dokončeno zahroubení a přestavba železniční stanice Mladá Boleslav město, dále byla realizována rekonstrukce výhybek středního zhlaví, části staničních kolejí, nástupišť a podchodů železniční stanice Hradec Králové hlavní nádraží a byla zahájena optimalizace infrastruktury železničního uzlu Bohumín.

Infrastructure Operation

Provision of Railway Lines Functionality

During 2003, Czech Railways provided for the functionality of the railway infrastructure in terms of maintenance, repairs, modernization and development based on contract with SŽDC.

Modernization of the Infrastructure

The Company completed modernization of the following five sections with a length of 23.5 km on the 1st transit corridor (Děčín–Prague–Břeclav): Praha-Bubeneč – Roztoky u Prahy; Libčice nad Vltavou – Kralupy nad Vltavou; Záboří nad Labem – Řečany nad Labem; Ústí nad Orlicí – Dlouhá Třebová, track 1; Dlouhá Třebová – Parník turning. Further, construction work was finalized in three railway stations: Dlouhá Třebová, Záboří nad Labem, and Děčín main station. The projects in progress include the Řečany nad Labem – Přelouč section and the railway stations in Řečany nad Labem and Choceň.

On the 2nd corridor, modernization was completed on seven sections with a length of 34.3 km: Hranice na Moravě – Polom; Suchdol nad Odrou – Hladké Životice; Hladké Životice – Studénka, track 1; Jistebník–Studénka; Ostrava-Svinov – Ostrava main station; Ostrava main station – Ostrava-Hrušov; and Ostrava-Hrušov – Bohumín-Vrbice.

On the connection of the 1st and 2nd corridor (Přerov – Česká Třebová), modernization was completed on three sections with a length of 16.1 km: Červenka–Střeň; Krasíkov – Rudoltice v Čechách, track 2; and Třebovice v Čechách – Česká Třebová.

Reconstruction of the Infrastructure

During 2003, the Company finalized all permanent repairs and reconstruction works relating to elimination of flood damage incurred in 2002.

The major efforts aimed at the improvement of the railway infrastructure in 2003 included the commencement of the 2nd stage of the rebuilding of bridges over Seifertova street in Prague which is part of the “New Connection” project, i.e. a passage taking the transit corridor through the Prague railway junction. The reconstruction of the Mladá Boleslav město railway station was finalized in cooperation with the municipality of Mladá Boleslav. Reconstruction was performed on turnouts, part of the station tracks,

V železniční stanici České Budějovice a na trati České Budějovice – Horní Dvořiště byl v roce 2003 zahájen pilotní projekt „Racionalizace údržby zabezpečovacího zařízení s využitím moderních diagnostických metod“, který umožňuje z centrálního diagnostického pracoviště na dálku zjišťovat stav všech typů zabezpečovacích zařízení této trati. Přínosem diagnostických zařízení je stále měření a monitorování definovaných veličin, pomocí kterých lze včas odhalit vznik poruch, lokalizovat je a umožnit jejich rychlé odstranění. Dalším přínosem těchto zařízení je snížení potřebného počtu zaměstnanců údržby.

České dráhy se aktivně zapojují do národního programu zvyšování bezpečnosti dopravy na železničních přejezdech. Ve spolupráci s odbornými komisemi krajských úřadů jsou navrhovány k přednostní realizaci přejezdy, na kterých dochází k závažným nehodám.

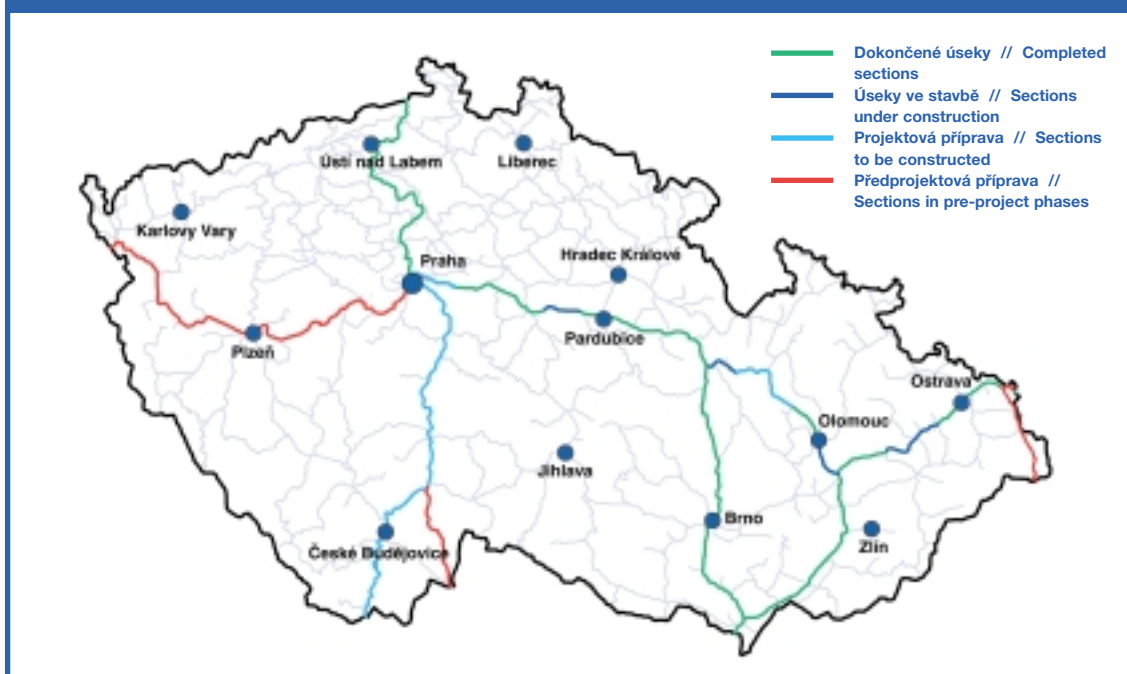
Bohužel je známou skutečností, že řada nehod se stane právě na přejezdech s fungující signalizací, kde je řidič dostatečně varován, a dokonce i tam, kde jsou závory. V roce 2003 byla v rámci investiční činnosti provedena výstavba a rekonstrukce 63 přejezdů.

platforms and underpasses at the Hradec Králové main station and optimization of the infrastructure of the Bohumín railway junction was commenced.

During 2003, the implementation of the pilot project “Rationalization of Maintenance of the Safety Equipment Using Up-to-date Diagnostic Methods” was launched in the České Budějovice station and on the České Budějovice – Horní Dvořiště line. The project allows for remote monitoring of the condition of all types of safety equipment on the above track from a central diagnostic site. The benefits of diagnostic equipment include permanent measuring and monitoring of defined phenomena using which a defect can be detected in time and removed promptly, and reduction in the number of staff needed for manual maintenance.

Czech Railways is involved in a national program of increasing safety on railway crossings whereby crossings where serious accidents are encountered are identified and suggested for the implementation of safety measures in collaboration with special committees of regional authorities.

Schéma smluvně udržovaných a smluvně provozovaných tratí
Scheme of Railway Infrastructure Maintained and Operated on a Contractual Basis



V roce 2003 pokračovaly České dráhy v uplatňování nové koncepce řešení telekomunikační sítě, která spočívá především v její digitalizaci. Výstavba sítě pokračovala postupným ožíváním spojovacího systému MD 110 v oblasti Ústí nad Labem, doplněním již vybudované části v oblasti Jihočeského kraje a výstavbou v Praze a jejím širokém okolí, které zahrnuje převážnou část Středočeského kraje. V roce 2004 bude výstavba pokračovat v oblasti Pardubic, Hradce Králové a přilehlých lokalitách. Modernizace a digitalizace telekomunikační sítě přinese změny nejen v části spojovací a datové, ale znamená i vytvoření tranzitní přenosové sítě typu ATM.

Významným počinem v oblasti dopravní cesty v roce 2003 byla příprava infrastruktury na provoz elektrických jednotek s naklápacími skříněmi řady 680. Příprava spočívala především v zajištění podmínek pro typové zkoušky jednotek a ověření parametrů trati pro jejich rutinní provoz v úseku Břeclav, státní hranice – Děčín, státní hranice. Parametry vybraných úseků dopravní cesty byly připraveny pro zkoušky až do rychlosti 230 km/hod. Vlastní měření „odezvy vozidla“ bude zahájeno v roce 2004.

Řízení provozu dráhy

Posledním stupněm, který zajišťuje požadavky provozovatelů osobní i nákladní dopravy, je řízení provozu dráhy. Musí splňovat podmínky efektivního využití kapacity dráhy, ekonomického využívání všech prostředků a zajištění bezpečnosti provozu.

Řízení provozu, kromě vlastního organizování provozní práce, má i zpětné vazby při provádění kontrolní a analytické činnosti.

V roce 2003 bylo pro řízení provozu stanoveno několik úkolů. Prvním úkolem bylo zajistit bezzávadnou přepravu zboží při pokračujícím oživení ekonomiky nejen ve vnitrostátní přepravě, ale především v mezinárodní přepravě. Druhým úkolem bylo zvládnout obtížnou provozní situaci při zvýšené výlukové činnosti, zejména na koridorových stavbách a při odstraňování povodňových škod z roku 2002.

Již ve fázi přípravy jízdního řádu pro období 2002/2003, který platil v období do 13. 12. 2003, se s těmito aspekty počítalo, protože včasnost dodání zásilek se stává jedním z rozhodujících kritérií pro hodnocení kvality přepravy. Právě zde se nejvíce projevila rozhodující úloha řízení provozu dráhy. Od dřívější kvantitativní se provoz dráhy musel

It is unfortunately a well known fact that many accidents occur on railway crossings with a working signaling system which warns the driver even on crossings with gates. The Company constructed or reconstructed 63 crossings as part of its investing activities during 2003.

In 2003, Czech Railways continued to implement a new concept of telecommunication network which involves primarily digitalization. The network's construction proceeded with the gradual implementation of the MD 110 communication system in the region of Ústí nad Labem, expansion of the existing section in the South Bohemian region and construction in Prague and its vicinity which covers the majority of the Central Bohemian region. The construction will continue in the area of Pardubice, Hradec Králové and their vicinities during 2004. The telecommunication network's modernization and digitalization will bring changes not only on the communication and data level, but will also create a transit transmission network of the ATM type.

Major projects associated with the transport route included the preparation of the infrastructure for the operation of electric tilting trainsets with moving bodies of the 680 series in 2003. The preparation involved principally creation of conditions for the trainsets' testing and verification of the track parameters for the trainsets' regular operation on the track from the state borders in Břeclav to Děčín, state borders. The parameters of the selected sections of the infrastructure were prepared for testing up to the speed of 230 km per hour. The actual testing of "wagon response" will be commenced in 2004.

Operational Management of Train Circulation

The operational management of circulation is the last issue to comply with the initial requirements of individual transport operators, both in relation to passenger and freight transport. It has to comply with the requirements of effective use of the railway infrastructure and all resources and provide for safe operation of the railway.

Operation management involves not only the organization of transport as such, but also monitoring and analytical activities.

During 2003, several objectives were set out for operation management. The first involved provisions for smooth transport of goods with respect to continuing economic revival both on the local and international level. The second objective related to successfully coping with the difficult situation caused by re-routing due to work,

přesměrovat ke kvalitě, a to zejména z důvodu změn v režimu výroby, kde se začíná pracovat bez mezičlánku skladování a zboží se vyrábí přímo ze včasné dodané materiálu. Jednou z priorit řízení provozu dráhy bylo zkvalitňování přepravy osob, zejména v mezistátní přepravě. To by bez kvalitní práce dispečerských aparátů na všech úrovních nebylo zvládnutelné.

V roce 2003 přijaly České dráhy řadu technických, technologických a organizačních opatření k minimalizaci potenciálních zpoždění vlaků. Přes všechna opatření, i přes řadu operativních zásahů, v určitých případech docházelo k narušení jízdního řádu. Stávalo se to zejména v jarních a letních měsících při enormní výlukové činnosti a při opakovaných poruchách zabezpečovacího zařízení. Za I. pololetí 2003 byl celkový jízdní řád splněn na 90,6 procenta, za II. pololetí na 90,2 procenta, celkový jízdní řád za rok 2003 byl splněn na 90,4 procenta.

České dráhy věnují velkou pozornost uplatňování moderních technologií při řízení provozu dráhy. Informování cestující veřejnosti o časové a prostorové poloze vlaků pomocí on-line systému se již u Českých drah stalo samozřejmostí považovanou za běžnou pomůcku při cestování. Stále častěji je využívána možnost informování o jízdách vlaků pomocí mobilních telefonů. I v oblasti zavádění nových technologií zabezpečování jízd vlaků, při současném snižování počtu zaměstnanců, nezůstávaly České dráhy pozadu za železnicemi z vyspělých zemí.

Lze konstatovat, že České dráhy v roli kvalifikovaného, mezinárodně angažovaného a zkušeného integrovaného železničního podniku tvoří a v souladu s technickým rozvojem a vývojem mezinárodních standardů neustále zdokonalují technologická pravidla, která v provozní praxi umožňují úspěšné, liberalizované podnikání nových železničních dopravců na dopravní cestě ve správě SŽDC.

namely on the corridor projects and in eliminating damage incurred during the 2002 floods.

The above aspects were reflected in the preparation of the 2002/2003 timetable effective through 13 December 2003 since timely delivery of consignments is one of the key criteria for evaluation of the transport quality. It was in this sector that the essential role of the railway operation management was demonstrated. The railway's orientation had to move from the quantity to quality, primarily due to the changes in the production system where the storage element is often eliminated and merchandise is manufactured directly from material delivered on time. One of the priorities involved improvements in passenger transport, particularly in expanding international transport, which would not be feasible without premium quality work of central control offices on all levels.

ČD adopted a number of technical, technological and organizational measures in order to minimize potential reasons for train delays during 2003. Despite these steps and several arrangements in rail operations, some disruptions of services occurred, mostly in the spring and summer at the time of re-routing due to repairs, and in recurring breakdowns of safety equipment. Timetable compliance for the first and second half of 2003 and for the entire year was 90.6%, 90.2% and 90.4%, respectively.

Czech Railways pays special attention to the implementing of state-of-art technologies in operation management. Real-time information on the position and timing of trains provided to clients on-line is considered a standard tool in making travel plans. The possibility of employing cell phones in distributing train information is wider used. ČD was also successful in introducing new technologies assisting in train operation and concurrently reducing the number of employees, achieving levels typical for developed countries.

Czech Railways as a professionally competent and experienced integrated railway enterprise engaged in business activities on an international level develops and continually improves technological rules in line with the latest technological developments and international standards which enable successful liberalized performance of business activities of new railway operators on the infrastructure administered by SŽDC.

Provozování dráhy

Ukazatel // Ratio	Jednotka // Unit
Výnosy z provozování dráhy // Income from infrastructure operation	mil. Kč // CZK mil.
Výsledek hospodaření // Results of operation	mil. Kč // CZK mil.
Délka udržovaných a provozovaných tratí (*) // Length of maintained and operated tracks (*)	km // km
– z toho elektrizovaných // – of which electrified	km // km
– z toho dvou a více kolejných // – of which double- and multiple-track lines	km // km
Délka udržovaných kolejí // Total length of maintained rails	km // km
Vlakové km (všichni dopravci) // Train kilometers (all operators)	tis. vlkm // thousands of train km
Hrubé tunové km (všichni dopravci) // Gross ton kilometers (all operators)	mil. hrtkm // millions of gross ton km
Nápravové km (všichni dopravci) // Axle kilometers (all operators)	mil. náprkm // millions of axle km
Počet sledovaných vlaků // Number of monitored trains	
Plnění GVD u sledovaných vlaků (**) Adherence to the schedule of train traffic for the monitored trains (**)	% // %
Zpoždění vlaků vyšší kvality // Time delays of higher-quality trains	minut/100 vl. km // min/100 train km

* Údaje za roky 1999 až 2002 se týkají státní organizace České dráhy.

(*) V průběhu sledovaných období docházelo k upřesňování délek tratí v síti z důvodu přechodu z hektokilometrovníků na km. Vzhledem k této skutečnosti se celkové délky tratí meziročně liší.

(**) Údaj udává podíl vlaků jedoucích včas v toleranci do 5 minut zpoždění z počtu sledovaných vlaků.

*) Výnosy a náklady z provozování dráhy byly do roku 2002 zahrnuty v produktu osobní a nákladní doprava.

hrtkm – hrubé tunové kilometry

náprkm – nápravové kilometry

vlkm – vlakové kilometry

Ukazatel // Ratio	Jednotka // Unit
Provozované zabezpečovací zařízení // Operation of Safety Equipment	
Autoblok a automatické hradlo // Automatic block and automatic signal box	km // km
Reléový a hradlový poloautoblok // Relay and signal box manual block	km // 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-mechanical and mechanical safety equipment	
Tratě vybavené vlakovým zabezpečovačem // Lines with train stopping securing device	km // km
Provozované sdělovací zařízení // Operated communication equipment	
Traťový rádiový systém – síť // Track radio system – network	km // km
Místní rozhlas // Public address systems	ks // units
Informační zařízení // Information facilities	ks // units

* Údaje za roky 1999 až 2002 se týkají státní organizace České dráhy.

Railway Operation

2003	2002 ^{*)}	2001 ^{*)}	2000 ^{*)}	1999 ^{*)}	03/02	03/99
12 162	x)	x)	x)	x)	-	-
-392	x)	x)	x)	x)	-	-
9 501	9 499	9 444	9 365	9 444	1,00	1,01
2 943	2 926	2 893	2 843	2 893	1,00	1,02
1 845	1 875	1 878	1 929	1 878	0,99	0,98
16 187	16 322	16 370	16 417	16 370	0,99	0,97
146 025	139 748	141 226	139 996	137 114	1,04	1,06
52 044	51 207	53 856	55 054	54 224	1,02	0,96
4 404	4 351	4 583	4 658	4 636	1,01	0,95
4 783 830	4 573 846	4 459 136	4 388 314	4 183 127	1,05	1,14
90,4	89,9	90,3	90,7	93,1	1,01	0,97
1,4	2,4	3,5	4,5	3,2	0,58	0,44

^{*)} The data for 1999 to 2002 relate to the state organization České dráhy, s.o.

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

^(**) The ratio of trains meeting the schedule with a variance of five minutes plus or minus and the number of monitored trains.

^{x)} Income from and expenses on railway operation were included in the passenger and freight transport products until 2002.

hrtkm – gross hauled tonne kilometres

vlkm – train kilometres

náprkm – axle kilometres

2003	2002 ^{*)}	2001 ^{*)}	2000 ^{*)}	1999 ^{*)}	03/02	03/99
3 614	3 505	2 399	2 399	2 338	1,03	1,55
1 502	1 571	1 563	1 473	1 474	0,96	1,02
423	419	375	310	301	1,01	1,41
32	32	28	29	29	1,00	1,10
59	43	23	5	4	1,37	14,75
921	937	819	829	840	0,98	1,10
1 443	1 405	1 613	1 561	1 561	1,03	0,92
3 463	3 376	2 956	3 694	3 694	1,03	0,94
997	974	974	974	974	1,02	1,02
100	51	43	43	43	1,96	2,33

^{*)} The data for 1999 to 2002 relate to the state organization České dráhy, s.o.

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

Ukazatel // Ratio

Měrná jednotka // Unit

Kolejová vozidla // Rail vehicles

Elektrické lokomotivy stejnosměrné // Direct current electric locomotives	ks // pcs
Elektrické lokomotivy střídavé // Alternating current electric locomotives	ks // pcs
Elektrické lokomotivy dvousystémové // Electric two-system locomotives	ks // pcs
Motorové lokomotivy (**) // Diesel locomotives (**)	ks // pcs
Parní lokomotivy // Steam locomotives	ks // pcs
Motorové vozy // Diesel railcars	ks // pcs
Elektrické motorové jednotky // Electric trainsets	ks // pcs
Nákladní vozy // Freight wagons	ks // pcs
Osobní a zavazadlové vozy // Passenger and luggage coaches	ks // pcs

Železniční spodek a svršek (*) // Railway substructure and superstructure (*)

Délka tratí celkem // Total length of lines	km // km
Elektrizované tratě // Electrified lines	km // km
Stavební délka kolejí celkem // Total construction length of tracks	km // km
Počet výhybkových jednotek (***) // Number of turnout units (***)	
Počet mostů // Number of bridges	
Celková délka mostů // Total length of bridges	m // m

Sdělovací zařízení // Communication equipment

Počet telefonních ústředen // Number of telephone switchboards	ks // pcs
Z toho elektronické ústředny // Of which electronic switchboards	ks // pcs
Dálková kabelizace // Long-distance cabling	km // km
Z toho optické kabely // Of which optical cables	km // km
Místní rozhlas // Public address systems	ks // pcs
Nadzemní vedení u tratí // Overhead circuit tracks	km // km

*1) Údaje za roky 1999 až 2002 se týkají státní organizace České dráhy.

(*) V průběhu sledovaných období probíhala pasportizace a sjednocování metodiky evidence tratí v síti. Vzhledem k této skutečnosti se celkové délky tratí meziročně liší.

(**) Údaje za rok 1999 bez lokomotiv DDC o.z.

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

Tangible Fixed Assets of Czech Railways as of 31 December 2003 (Selected items)

	2003	2002^{*)}	2001^{*)}	2000^{*)}	1999^{*)}	03/02	Index 03/99
	546	546	586	634	655	1,00	0,83
	247	247	247	248	249	1,00	0,99
	145	145	145	145	145	1,00	1,00
	1 373	1 380	1 519	1 666	1 651	0,99	0,83
	22	22	21	20	18	1,00	1,22
	791	791	793	797	811	1,00	0,98
	95	87	87	86	83	1,09	1,14
	35 615	36 389	39 699	47 768	53 728	0,98	0,66
	4 675	4 726	4 850	5 006	5 001	0,99	0,93
	7	9 499	9 444	9 365	9 365	-	-
	3	2 926	2 893	2 843	2 843	-	-
	606	16 322	16 370	16 417	16 948	-	-
	2 708	28 666	28 989	29 303	29 612	-	-
	7	6 677	6 678	6 688	6 707	-	-
	117	145 044	144 743	144 716	144 684	-	-
	409	445	461	559	559	0,92	0,73
	231	181	189	115	115	1,28	2,01
	6 524	6 494	6 498	8 146	8 681	1,01	0,75
	1 270	846	841	535	535	1,50	2,37
	8	974	974	974	974	-	-
	1 513	1 700	1 700	2 247	2 227	0,89	0,68

^{*)} The data for 1999 to 2002 relate to the state organization České dráhy, s.o.

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

^(**) The data are exclusive of the Infrastructure Division locomotives before 1999.

^(***) The data are exclusive of the Trade and Operations Division data before 2000.



Zaměstnanecká politika a sociální program

V roce 2003 pokračovaly České dráhy v realizaci přijatých opatření ke zlepšení ekonomické situace podniku 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 učilišti, středními a vysokými školami při přípravě absolventů – budoucích zaměstnanců Českých drah – zaměřená na omlazení zaměstnanecké základny. České dráhy mají uzavřeny dohody o spolupráci s osmi vysokými školami. Obsahem smluv je teoretická a praktická příprava, spolupráce na vědeckovýzkumných programech, využívání posledních poznatků vědy a techniky a jejich zavádění do provozní praxe, účast na tvorbě studijních programů a další. Významná je i spolupráce na odborné výchově a celoživotním vzděláváním se zaměřením na realizaci kariérových drah a podíl na zadávání témat bakalářských, diplomových a disertačních prací.

České dráhy rovněž zajišťovaly v souladu s platnou legislativou a ve spolupráci s odborovými orgány oblast bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, zlepšování pracovních a sociálních podmínek zaměstnanců a formou preventivní péče a ozdravných pobytů i oblast zlepšování ochrany zdraví.

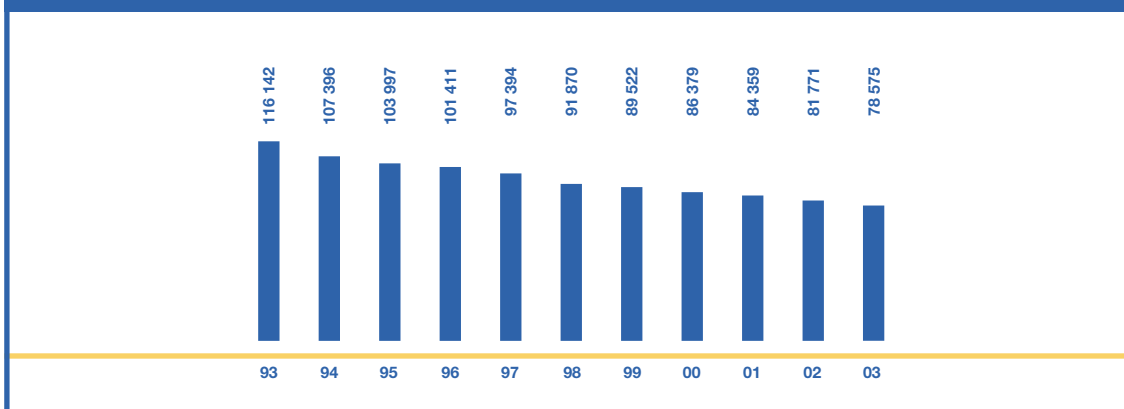
Employment and Social Program

During 2003, Czech Railways continued to implement a number of measures aimed at enhancing 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 training schools, high schools and universities for co-operation in the field of student education to attract new young staff members. Czech Railways has entered into contracts on cooperation with eight universities. The subject matter of these contracts is professional education on both theoretical and practical levels, collaboration in scientific and research programs, application of the latest scientific and technological achievements to practical operation, participation in the preparation of school curricula, etc. The Company's involvement in training and lifetime education is also of significance as Czech Railways assists in defining topics for bachelor, final and postgraduate theses.

Czech Railways also saw to the observation of effective legislation and regulations in the sphere of work safety and health protection at work, assisted by the trade union bodies, and provided for improvements of working and social conditions of its employees as well as health protection in the form of preventative care and therapeutic trips.

Vývoj průměrného evidenčního počtu zaměstnanců přepočteného na plně zaměstnané
Development of the average headcount recalculated to full-time employees



Oproti roku 2002 se průměrný evidenční počet zaměstnanců přepočtený na plně zaměstnané snížil o 3 196 osob, tedy o téměř 4 procenta. Fyzický počet zaměstnanců k 31. 12. 2003 činil 77 556 osob a oproti stavu k 31. 12. 2002 se snížil o 3 003 osob.

Pro zmírnění nežádoucích sociálních a společenských dopadů při snižování počtu zaměstnanců v důsledku transformace Českých drah se i v roce 2003 uplatňoval Doprovodný sociální program Českých drah, a.s., na léta 2001–2005, schválený vládou České republiky. Program nad rámec ustanovení právních předpisů zahrnuje následující oblasti:

- ■ poskytování příspěvku při skončení pracovního poměru v souvislosti s transformací podle nařízení vlády č. 322/2002 Sb.,
- ■ nájemní vztahy k bytům a bytovým objektům,
- ■ jízdné a přepravné zaměstnanců,
- ■ další sociální požitky,
- ■ rekvalifikaci zaměstnanců.

Vývoj mezd

V roce 2003 dosáhla průměrná mzda ze mzdových nákladů bez ostatních osobních nákladů na Českých drahách výše 17 513 Kč. Ve srovnání s rokem 2002 to znamená nominální nárůst o 6 procent.

Využití sociálního fondu

V souladu s platnými právními předpisy byl v roce 2003 zřízen Sociální fond Českých drah, který byl využíván pro zaměstnance společnosti především:

- ■ ke zlepšování pracovního prostředí,
- ■ na příspěvky na kulturní a sportovní činnost, rekreace,
- ■ na příspěvky na stravování,
- ■ na sociální výpomoci apod.

Kolektivní smlouva, spolupráce s odbory

Na Českých drahách působí šest odborových organizací, jak multiprofesních, tak zastupujících pouze profesní skupiny zaměstnanců. Podniková kolektivní smlouva, která upravuje individuální a kolektivní vztahy mezi zaměstnavatelem a zaměstnanci, jakož i vzájemné vztahy mezi odborovými organizacemi a zaměstnavatelem, byla uzavřena s platností na dva roky – 2002 a 2003.

The average headcount recalculated to full-time employees as compared to 2002 dropped by 3,196 persons, i.e. by almost 4%. The physical number of employees as of 31 December 2003 was down by 3,003 to 77,556 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, in 2003. The program comprises the following issues above the scope of legal regulations:

- ■ Provision of severance payments in connection with the transformation under Ministerial Order No. 322/2002 Coll.;
- ■ Tenancy arrangements related to apartments and apartment houses;
- ■ Reimbursement of fares and commuting expenses of employees;
- ■ Re-qualification of employees; and
- ■ Other social benefits.

Development of Wages

The average wage included in wages and salaries and netted of any other payroll costs amounted to CZK 17,513 at Czech Railways in 2003. The nominal increase from 2002 was 6%.

Drawing of the Social Fund

In line with the effective legal regulations, the Company established the Social Fund of Czech Railways during 2003 which was used in favor of ČD's employees, namely for the following purposes:

- ■ Improvement of the working environment;
- ■ Contributing to cultural and sports events and recreation;
- ■ Catering contributions; and
- ■ Social assistance, etc.

Collective Agreement, Cooperation with the Trade Union

There are six trade union organizations operating within Czech Railways, both multi-disciplinary and representing a single professional group of employees. The corporate collective agreement regulating individual and collective relations between the employer and employees as well as the relationship between the trade unions and employer was entered into for the period of two years, 2002 and 2003.



Společnost a okolí

Mezinárodní vztahy

V období vrcholících příprav na vstup České republiky do Evropské unie České dráhy svým intenzivním zapojením do činnosti mezinárodních organizací a úspěšně se rozvíjející dvoustrannou i mnohostrannou spoluprací přispívaly k vytvoření optimálních podmínek pro integraci českého železničního systému do evropských struktur a napomáhaly tak k vytvoření takových podmínek, které jim umožní obstát v tvrdé konkurenci jak po rozšíření Unie, tak i po úplné aplikaci evropské železniční legislativy.

Zájmy Českých drah byly prosazovány zejména ve dvou nejvýznamnějších mezinárodních železničních organizacích – Mezinárodní železniční unii (UIC) a Společenství evropských železnic (CER). V rámci Mise Východ–Západ UIC, které České dráhy předsedají již od roku 1999, společnost usilovala zejména o naplnění nové strategie tohoto orgánu – o rozšíření jeho vlivu dále na východ, a tím i o posunutí hranic evropského integrovaného železničního systému, což by v budoucnu mělo výrazně přispět k získání významnějšího podílu na přepravním trhu v této oblasti a ke zlepšení osobní dopravy mezi státy Evropské unie a okrajovými oblastmi Evropy.

V rámci Evropské asociace pro železniční interoperabilitu (AEIF) České dráhy prostřednictvím svých zástupců jak ve vrcholných orgánech, tak v pracovních skupinách pro zpracování technických specifikací interoperability pro konvenční železniční dopravu hájily svá stanoviska v zájmu harmonického rozvoje celého českého železničního systému.

Účast Českých drah ve Společenství Evropských železnic (CER) se zaměřila zejména na prosazování vlastních stanovisek v dokumentech celoevropské platnosti a získávání bezprostředních informací pro harmonizaci technické základny a technologie s požadavky Evropské unie.

Stejně aktivně České dráhy působily i v Organizaci pro spolupráci železnic (OSŽD) – v tomto funkčním období předsedají České dráhy v Komisi OSŽD pro technické otázky.

České dráhy dále posílily svou pozici akcionáře společnosti EUROFIMA, která se zabývá financováním železničních vozidel. Cílem je navýšení podílu Českých drah a rychlejší a efektivnější obměny vozového parku společnosti.

The Company and the Environment it Operates in

International Relations

In the time of culminating preparation for the accession of the Czech Republic to the European Union, Czech Railways significantly contributed to the creation of favorable conditions for the integration of the Czech railway system into European structures and established a solid basis for enhancement of ČD's competitiveness after EU enlargement and full application of European railway legislation by being involved in operations of international organizations and successfully developing bilateral and multilateral relationships.

Czech Railways was involved primarily in the activities of two major international railway organizations: the International Railway Union (UIC) and Community of European Railways (CER). Within the UIC's "Mission East-West", the Company concentrated its efforts on the implementation of the union's strategy, i.e. the expansion of its influence further to the East which would move the borderline of the European integrated railways system. This would contribute substantially to the future acquisition of a more eminent share in the transport market in this region and to improvements in passenger transport between the EU countries and remote parts of the continent.

As a member of the European Association for Railway Interoperability (AEIF), Czech Railways defended its views and efforts aimed at harmonic development of the entire Czech railway system, with the help of ČD's representatives in the association's top bodies and on the level of the task groups for the processing of technical interoperability specifications for the purposes of conventional railway transport.

ČD's participation in the Community of European Railways (CER) materialized namely in promoting ČD's opinions in documents of pan-European importance and validity and in gathering information for the purposes of harmonization of technology with the requirements of the European Union.

The involvement of Czech Railways in the Organization for the Cooperation of Railways (OSJD) was of no less enthusiasm. ČD chairs the 5th OSJD's Commission for Technical Issues in this term of office.

Na podzim roku 2002 požádala společnost předsedu Koordinačního výboru pro transsibiřské přepravy o zahájení procedury nutné pro přijetí Českých drah do této významné mezinárodní organizace. Členství v Mezinárodním koordinačním výboru pro transsibiřské přepravy umožní Českým drahám výrazně posílit postavení na trhu nákladní dopravy, zejména pokud jde o přepravy zboží mezi Evropou a Dálným Východem.

Konala se pravidelná dvoustranná zasedání pracovních skupin pro železniční dopravu ČD–PKP a ČD–ŽSR/ZSSK. Rovněž se uskutečnily pravidelné porady generálních ředitelů železnic Visegrádu (Slovensko, Polsko, Maďarsko a Česká republika), jejichž hlavním cílem byla koordinace stanovisek a postupu při aplikaci dopravní politiky Evropské unie.

České dráhy, jako spolupředsednická železnice organizace Forum Train Europe (FTE), usilovaly o vytvoření optimálních podmínek pro co nejrychlejší a nejefektivnější transformaci organizace mezinárodních jízdnic řádů pro nákladní železniční dopravu do nových podmínek po rozšíření EU o další kandidátské země k 1. květnu 2004.

Czech Railways further strengthened its position of a shareholder of EUROFIMA, a firm engaged in funding railway vehicles. ČD's intention is to increase the investments in the firm and to provide for an earlier and more effective modification of the Company's rolling stock.

In fall 2002, the Company asked the President of the Coordination Board for the Trans Siberian Transport to initiate the procedure necessary for admission of Czech Railways in this important international organization. The membership in the International Coordination Board for Trans Siberian Transport will enable ČD to significantly strengthen its position in the freight transport market, particularly with respect to the transport of goods between Europe and the Far East.

Periodic bilateral meetings of the working groups for railway transport were held between ČD and PKP and ČD and ŽSR/ZSSK in 2003. Other regular events included meetings of Chief Executive Officers of the railway organizations from the Visegrad countries (Slovakia, Poland, Hungary and the Czech Republic) aimed at the coordination of views and procedures relating to the implementation of the EU transport policy.

As the co-chairing railway organization in Forum Train Europe (FTE), Czech Railways strove to create the best conditions to speed up and provide for the maximum effectiveness of the transformation of the organization of international timetables for freight railway transport in order to prepare for the new environment after EU enlargement in May 2004.



Ochrana životního prostředí

Všeobecně uznávanou předností železniční dopravy je její šetrnost a ohleduplnost vůči životnímu prostředí. 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 (na silnicích dochází ke smrtelným nehodám 35x častěji) a odolnější vůči vnějším vlivům. Železniční doprava zdaleka nevyčerpala své technologické možnosti a v podmínkách hustě osídlené Evropy je jediným druhem dopravy, který nabízí východisko k řešení systému přemísťování osob a zboží slučitelné se zásadami trvale udržitelného rozvoje.

České dráhy věnovaly ochraně životního prostředí velkou pozornost. Jejich úsilí bylo v oblasti ekologie soustředěno do tří směrů:

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

V rámci svých aktivit v oblasti ochrany životního prostředí se České dráhy snaží snižovat spotřebu užitkové i pitné vody, usilovaly o redukci objemu emisí škodlivin do ovzduší, snižování hlukové zátěže a pečovaly o zeleň podél železničních tratí. Jako jedna z mála organizací v České republice má již zavedeno tzv. „Zelené účetnictví“ umožňující sledování nákladů na ochranu jednotlivých složek životního prostředí. Při rozvíjení problematiky environmentálních nákladů společnosti, environmentálního reportingu a environmentálních indikátorů životního prostředí navázaly České dráhy dobrou spolupráci s Ministerstvem životního prostředí ČR, Vysokou školou ekonomickou v Praze, Univerzitou Pardubice a Institutem Jana Pernera v Praze.

V roce 2003 pokračovala společnost v pilotním projektu zavádění environmentálního manažerského systému. V závěru roku 2003 proběhla úspěšná certifikace.

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, they consume less energy and produce less pollutants and less noise. At the same time, they are much safer (fatal car accidents are 35 times more frequent) and resistant to external influences. Railroad 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.

Czech Railways pays substantial attention to environmental protection. Its environmental efforts are focused on three areas:

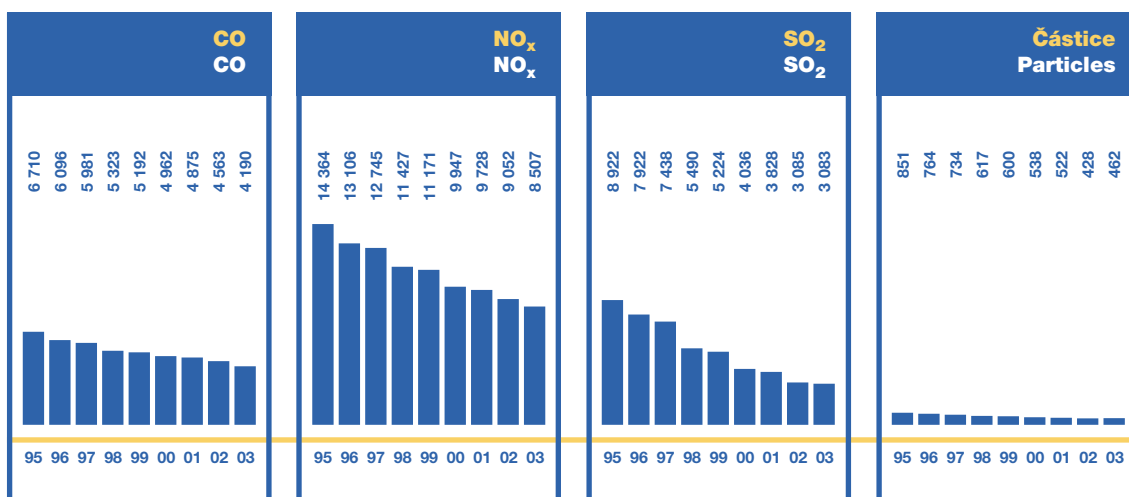
- ■ Removal of effects of rail transport on the environment in previous years;
- ■ Focus on environmental issues in projects being prepared; and
- ■ Reduction of pollution from current sources.

ČD has been making every effort to reduce its consumption of drinkable and service water, air pollution and noise. Greenery along the tracks is also being cared for. ČD is one of a few companies in the Czech Republic to have introduced “Green Accounting” which enables the monitoring of costs spent on environmental conservation. In dealing with environmental expenses, environmental reporting and environmental indicators, Czech Railways has established close cooperation with the Ministry of Environment of the Czech Republic, the University of Economics, Prague, Pardubice University and the Jan Perner Institute in Prague.

In 2003, ČD continued to perform the pilot project of implementation of the environmental management system. The process was successfully certified in late 2003.

Rok // Year	CO // CO		NO _x // NO _x		SO ₂ // SO ₂		tuny // Tons	
							Částice // Particles	
1995	6 710		14 364		8 922		851	
1996	6 096		13 106		7 922		764	
1997	5 981		12 745		7 438		737	
1998	5 323		11 427		5 490		617	
1999	5 192		11 171		5 224		600	
2000	4 962		9 947		4 036		538	
2001	4 875		9 728		3 828		522	
2002	4 563		9 052		3 085		482	
2003	4 190		8 507		3 083		462	

Vývoj emisí škodlivin do ovzduší z provozu železniční dopravy (t) // The development of air pollution caused by railway transport (Tons)



České dráhy vynaložily v roce 2003 na činnost související s ochranou jednotlivých složek životního prostředí více než 297,9 mil. Kč, z toho pak 117,8 mil. Kč na investice (bez nákladů na stavbu koridorů). Zároveň snížily počet středních o 24 a počet technologických zdrojů znečišťování o 41. Ve srovnání s rokem 2002 snížily také produkci odpadů o 916 tun.

In 2003, the costs spent on environmental protection totaled more than CZK 297.9 million, of which CZK 117.8 million were investments (net of costs of corridor construction). ČD also cut the medium sources of air pollution by 24 and the technological sources were reduced by 41. Waste production went down by 916 tons year-on-year.

Výzkum a vývoj

Výzkumné a vývojové činnosti Českých drah byly v roce 2003 směřovány především do oblasti podpory bezpečnosti, rychlosti, kvality a dostupnosti železniční dopravy pro zákazníky. Značná část aktivit byla zaměřena do oblasti podpory regionální veřejné osobní dopravy. Vysokou míru priority měla současně výzkumná a technická podpora společnosti v souvislosti se vstupem České republiky do Evropské unie – úlohy spojené s technickou harmonizací a interoperabilitou v železničním sektoru.

V tomto rámci bylo řešeno přes třicet úkolů technického rozvoje, České dráhy navíc jako partner vystupovaly v řešitelských konsorciích mezinárodních projektů. Spolupracovaly s dalšími výzkumnými, výrobními i železničními organizacemi států Evropské unie. Některé z těchto mezinárodních projektů byly spolufinancovány z prostředků Evropské unie pro výzkum a technický rozvoj (rámcové programy EU pro výzkum a technický rozvoj) i z dalších fondů Společenství. Pod 5. rámcovým programem EU České dráhy pokračovaly ve svých výzkumných a vývojových aktivitách v projektech INTERFACE a FACT. Do 6. rámcového programu EU vstoupily mj. prostřednictvím Výzkumného ústavu železničního jako plnoprávný partner projektu EUR_EX – „European Railway Research Network of Excellence“ – tzv. sítě excellence zaměřené na koordinaci aktivit pracovišť nejvyšší kvality evropského železničního výzkumu. V rámci průběžně publikovaných výzev k podávání návrhů projektů České dráhy aktivně spolupracovaly na přípravách podání dalších návrhů projektů do hodnotitelských tendrů.

Odborníci Českých drah pokračovali zároveň ve své činnosti v expertních a výzkumných skupinách Mezinárodní železniční unie (UIC) i Evropského výzkumného ústavu železničního (ERRI). Hlavním polem jejich působnosti byly mj. problematiky sdělovacích a zabezpečovacích systémů železnice, brzdových systémů železničních vozidel, přeprav nebezpečných nákladů a průjezdných profilů vozidel.

Vzhledem ke vstupu České republiky do Evropské unie v polovině roku 2004 a s tím související nutností harmonizace legislativních, technických i technologických standardů platných v ČR s Evropskou unií pokračovaly České dráhy v roce 2003 v aktivní činnosti v pracovních skupinách mezinárodních normotvorných organizací AEIF, CEN i CENELEC, v druhé polovině roku se zapojily do vybraných pracovních skupin navrhujeících technické specifikace interoperability (TSI) pod AEIF.

Research and Development

During 2003, research and development activities of Czech Railways focused especially on increasing safety and speed, quality and availability of railway transport services. A significant part of these activities were focused on supporting regional passenger transport. A high priority was assigned to research and technical support of the Company with respect to the accession of the Czech Republic to the European Union and dealt with issues relating to technical harmonization and interoperability in the railway sector.

Czech Railways carried out over 30 analyses and technical development projects and participated in solution consortia of international projects. ČD cooperated with other research, production and railway organizations of the EU countries. Some of these international projects were co-financed from the EU funds for the support of research and development (EU framework programs for research and technical development) and from other Community funds. Czech Railways continued its research and development activities relating to the INTERFACE and FACT projects within the 5th EU framework program. ČD also became involved in the 6th framework program of the European Union through the Railway Research Institute as a partner on the EUR_EX – “European Railway Research Network of Excellence” project, aimed at the coordination of activities carried out by entities involved in premium quality European railway research. Responding to calls for projects, Czech Railways assisted in the preparation of many bids.

As in the previous years, ČD specialists were involved in expert and research groups of the International Railway Union (UIC) and the European Railway Research Institute (ERRI). They were engaged primarily in the field of communication and railway safety systems, braking systems of railway vehicles, transport of hazardous shipments and through-trains' profiles.

Given the Czech Republic's accession to the EU in mid 2004 and the associated need for harmonization of legislative, technical and technological standards effective in the Czech Republic with those applied in the European Union, Czech Railways continued to participate in the work of task groups within the international standard setters such as AEIF, CEN and CENELEC in 2003. In the second half of 2003, ČD got involved in the activities of groups setting technical interoperability specifications under AEIF.

Pokračovala vzájemně výhodná spolupráce mezi Českými drahami a vysokými školami. Odborníci podniku působili jako zadavatelé témat, lektori, hodnotitelé a oponenti studentských a doktorandských prací. V roce 2003 byly řešeny i čtyři společné projekty Českých drah a vysokých škol (Univerzita Liberec – problematika emisí spalovacích motorů a alternativních paliv, České vysoké učení technické – problematika systémů sdělovacích a zabezpečovacích technologií a Univerzita Pardubice – problematiky logistických systémů a vozidlového parku).

Czech Railways maintained the close relationship with Czech universities during 2003 and its experts assisted in defining topics for final and postgraduate theses and were involved in the theses' evaluation. Four joint projects were carried out during 2003 by Czech Railways and universities (Liberec University – project focusing on emissions of combustion engines and alternative fuels; Czech Technical University – project on communication and safety technologies; and Pardubice University – project on logistic systems and rolling stock).





Úhrada za činnosti spojené s dopravní cestou představuje více než čtvrtinu z celkových tržeb a výnosů ČD, a.s. The payment for activities related to the infrastructure represents more than a quarter of the total income and revenues of ČD, a.s.

Základní kapitál, cenné papíry, akcionáři

Share Capital, Securities, Shareholders



Základní kapitál

Výše upsaného základního kapitálu

Výše základního kapitálu činí 20 000 000 000 Kč a je zcela splacen. Základní kapitál je rozložen na 20 ks kmenových akcií o jmenovité hodnotě po 1 000 000 000 Kč. Akcie akciové společnosti České dráhy jsou listinnými akciemi na jméno s omezenou převoditelností; akcie jsou převoditelné pouze s předchozím souhlasem vlády.

Složení akcionářů

Jediným akcionářem je stát Česká republika. Stát vykonává práva akcionáře v akciové společnosti České dráhy prostřednictvím řídicího výboru. Řídicí výbor tvoří tři vládou písemně pověřeni zaměstnanci Ministerstva dopravy a po jednom vládou písemně pověřeným zaměstnanci Ministerstva financí, Ministerstva obrany, Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva pro místní rozvoj.

Řídicí výbor ČD, a.s., k 31. 12. 2003

Ing. Antonín Tesařík, předseda řídicího výboru;

1. náměstek ministra dopravy ČR

Pověřený Usnesením Vlády ČR č. 1096 ze dne 6. 11. 2002

Ing. Vojtěch Kocourek, místopředseda řídicího výboru;

náměstek ministra dopravy ČR

Pověřený Usnesením Vlády ČR č. 1096 ze dne 6. 11. 2002

Ing. Ján Dzvonič, člen řídicího výboru; náměstek ministra obrany ČR

Pověřený Usnesením Vlády ČR č. 732 ze dne 10. 7. 2002

Ing. Petr Forman, člen řídicího výboru; náměstek ministra pro místní rozvoj ČR

Pověřený Usnesením Vlády ČR č. 1297 ze dne 16. 12. 2002

Ing. Josef Jarabica, člen řídicího výboru; ředitel odboru, Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR

Pověřený Usnesením Vlády ČR č. 732 ze dne 10. 7. 2002

JUDr. Jaroslav Soušek, člen řídicího výboru; ředitel odboru, Ministerstvo dopravy ČR

Pověřený Usnesením Vlády ČR č. 732 ze dne 10. 7. 2002

Doc. Ing. Jiří Volf, CSc., člen řídicího výboru; náměstek ministra financí ČR

Pověřený Usnesením Vlády ČR č. 732 ze dne 10. 7. 2002

Share Capital

Subscribed share capital

The Company's share capital amounting to CZK 20,000,000,000 is fully repaid. The share capital consists of 20 ordinary shares with a nominal value of CZK 1,000,000,000 each. ČD stock takes the form of registered materialized securities with a negotiability limited to the previous approval of the Government.

Shareholders

The Czech Republic is the sole shareholder of the Company. The state exercises the shareholder rights in Czech Railways through the Steering Committee. The Steering Committee is composed of three employees of the Czech Transport Ministry and one employee from each of the following Ministries: Finance, Defense, Industry and Trade and Regional Development appointed by the Government. All members are appointed by the Government.

Steering Committee of ČD, a.s., as of 31 December 2003

Antonín Tesařík, Chairman of the Steering Committee
First Deputy to the Transport Minister of the Czech Republic
Authorized by Resolution of the Czech Government
No. 1096 of 6 November 2002

Vojtěch Kocourek, Vice Chairman of the Steering Committee
Deputy to the Transport Minister of the Czech Republic
Authorized by Resolution of the Czech Government
No. 1096 of 6 November 2002

Ján Dzvonič, member of the Steering Committee
Deputy to the Minister for Regional Development of the Czech Republic
Authorized by Resolution of the Czech Government
No. 732 of 10 July 2002

Petr Forman, member of the Steering Committee
Deputy to the Minister for Regional Development of the Czech Republic
Authorized by Resolution of the Czech Government
No. 1297 of 16 December 2002

Josef Jarabica, member of the Steering Committee
Divisional Director, Ministry of Industry and Trade of the Czech Republic
Authorized by Resolution of the Czech Government
No. 732 of 10 July 2002

Jaroslav Soušek, member of the Steering Committee
Divisional Director, Transport Ministry of the Czech Republic
Authorized by Resolution of the Czech Government
No. 732 of 10 July 2002

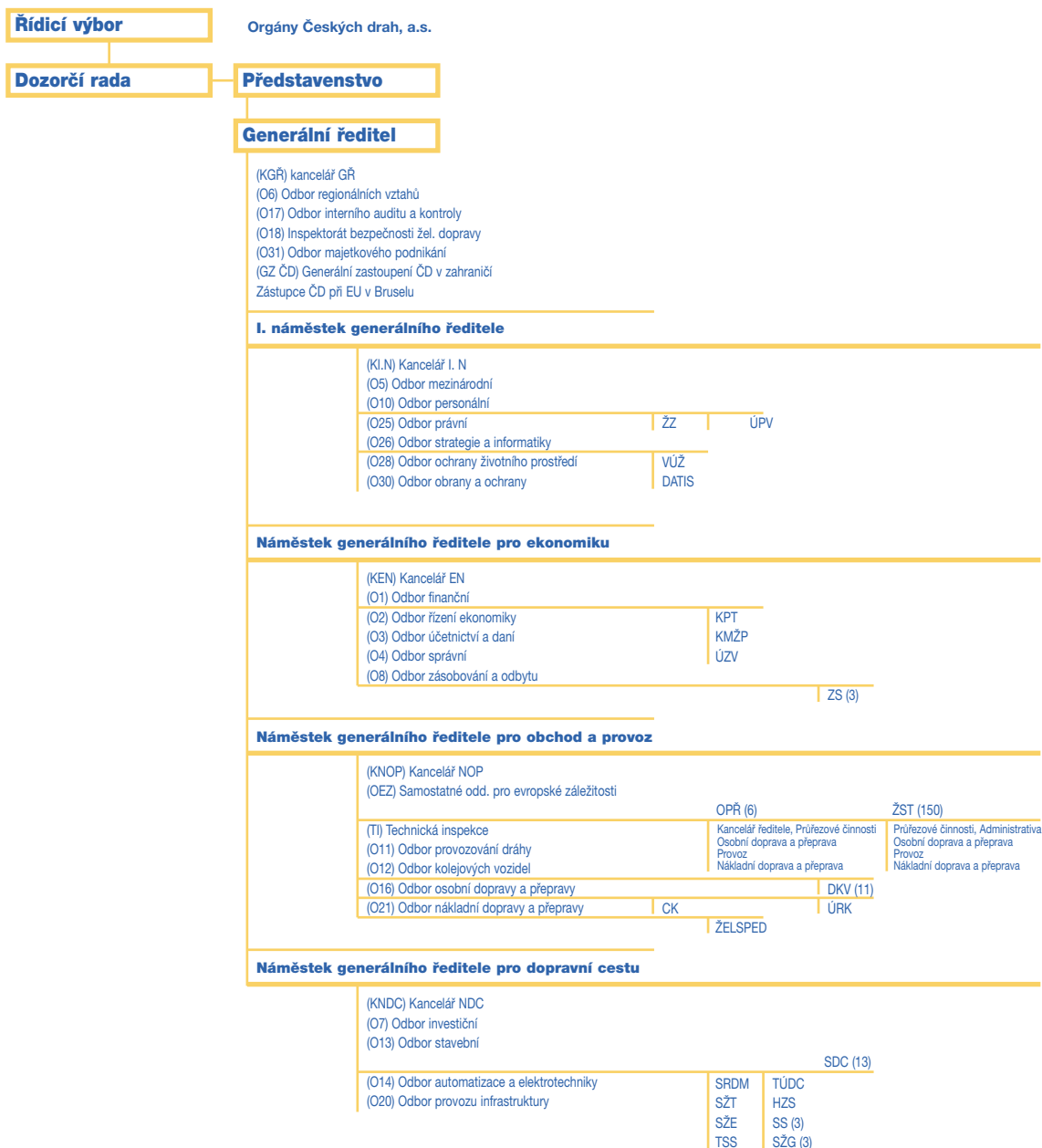
Jiří Volf, member of the Steering Committee
Deputy to the Finance Minister of the Czech Republic
Authorized by Resolution of the Czech Government
No. 732 of 10 July 2002

Struktura společnosti Structure of the Company



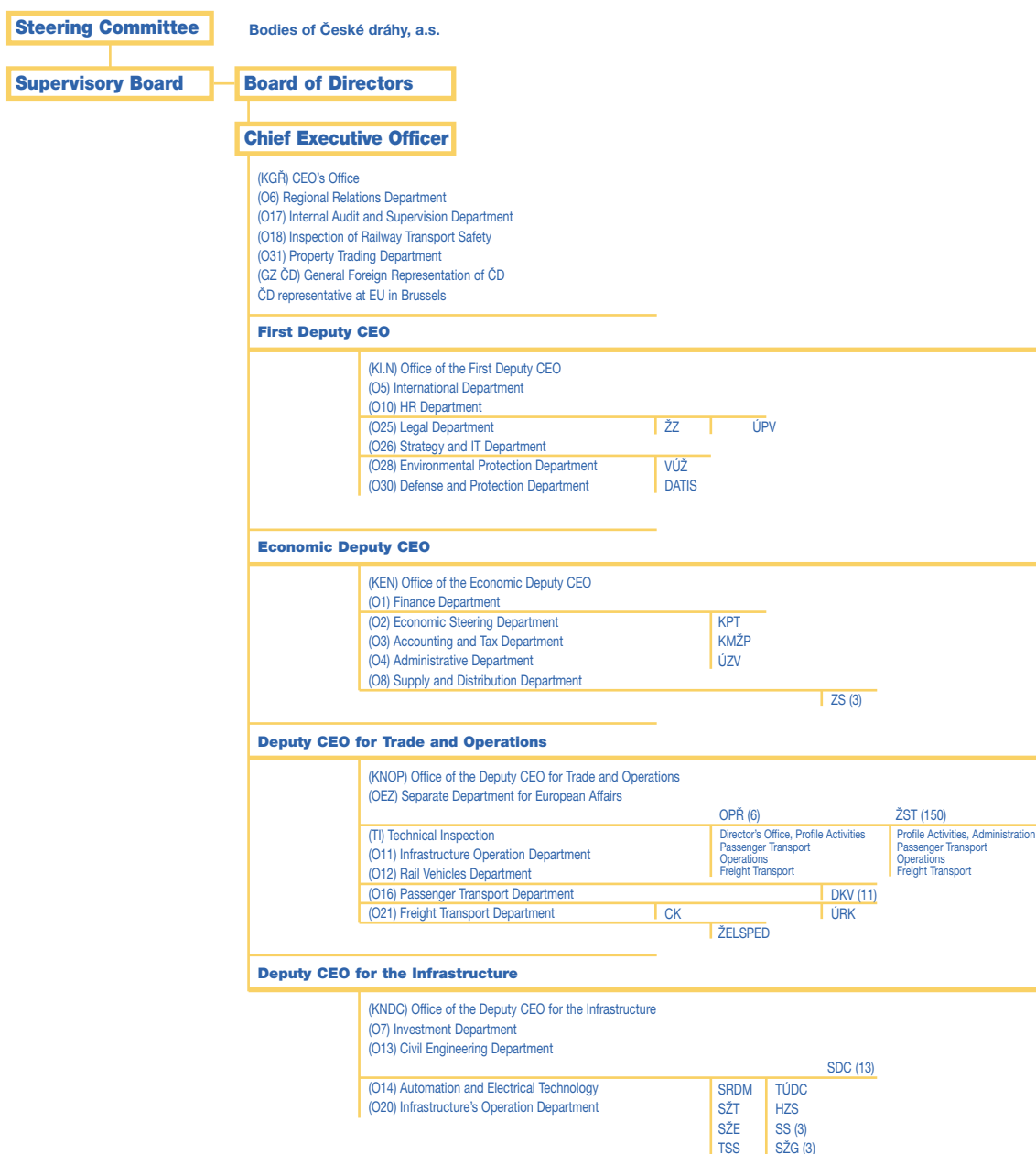
V návaznosti na rozhodnutí řídicího výboru Českých drah, a.s., ve věci schválení změny článku 6 stanov Českých drah, a.s., (základní organizační uspořádání společnosti) ze dne 8. 7. 2003 byly s účinností od 1. 9. 2003 na základě opatření předsedy představenstva a generálního ředitele Českých drah, a.s., ze dne 19. 8. 2003 zrušeny odštěpné závody Divize dopravní cesty a Divize obchodně-provozní a s novou organizační strukturou bylo zavedeno jednotné řízení firmy v oblasti finanční, ekonomiky a účetnictví, právní služby a personalistiky.

Organizační struktura Českých drah, a.s., k 31. 12. 2003



Following the decision of the Steering Committee of České dráhy, a.s., with respect to the approval of the change in Article 6 of the Articles of Association of České dráhy, a.s. (basic organizational structure of the Company) of 8 July 2003, the divisions Divize dopravní cesty (Infrastructure Division) and Divize obchodně-provozní (Trade and Operations Division) were cancelled effective 1 September 2003 on the basis of a measure of the Chairman of the Board of Directors of České dráhy, a.s. of 19 August 2003, and together with the new organizational structure, a uniform method of the Company's management was implemented in the field of finance, economics, accounting, legal services and human resources.

Organizational Structure of České dráhy, a.s., as of 31 December 2003





Modernizované železniční koridory zvyšují konkurenceschopnost železniční dopravy na přepravním trhu. Modernised railway corridors increase the competitiveness of railway transportation on the transportation market.