



Výroční zpráva



České dráhy, a.s.

> Základní hospodářské ukazatele

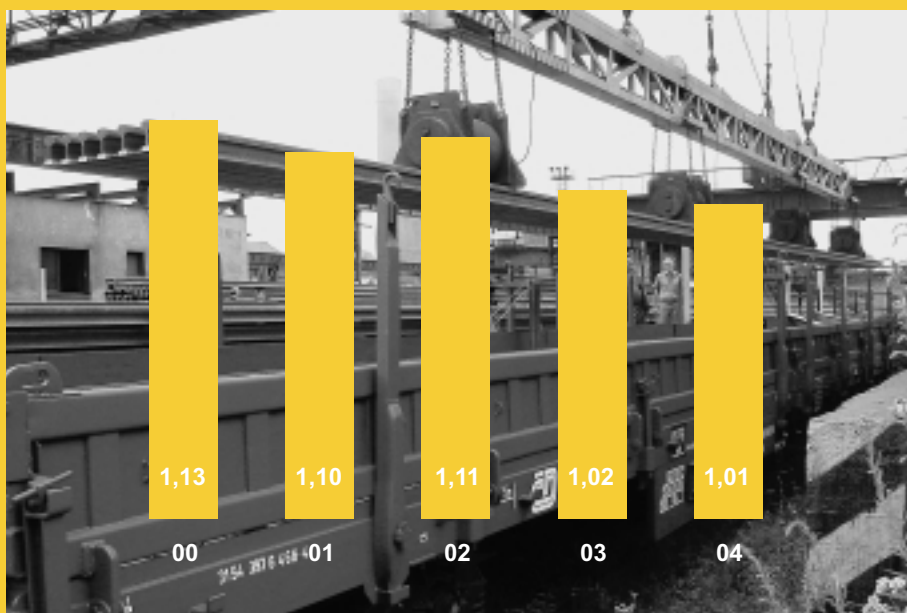
Ukazatel	2004	2003	1. 1. 2003*)	Index 04/03
Struktura aktiv a pasiv (mil. Kč)				
Aktiva celkem	47 301	45 291	41 396	1,04
Dlouhodobý majetek	38 729	36 236	37 429	1,07
Oběžná aktiva	8 552	9 018	3 937	0,95
Vlastní kapitál	37 576	38 316	39 478	0,98
Cizí zdroje	9 604	6 831	1 845	1,41
Struktura výsledku hospodaření (mil. Kč)				
Provozní výsledek hospodaření	-654	-903		0,72
Finanční výsledek hospodaření	-60	-3		20,00
Výsledek hospodaření za účetní období	-621	-925		0,67
Struktura výnosů (mil. Kč)				
Výnosy celkem	45 982	47 247		0,97
Tržby z prodeje vlastních výrobků a služeb	36 550	37 874		0,97
Ostatní výnosy	9 432	9 373		1,01
Finanční ukazatele				
Obrat aktiv (výnosy celkem/aktiva)	0,97	1,04		0,93
Zadluženost (cizí zdroje/aktiva)	0,20	0,15		1,33
Likvidita (krátkodobý finanční majetek/krátkodobé závazky)	0,31	0,40		0,78
Zaměstnanci				
Průměrný evidenční počet zaměstnanců přepočtený na plně zaměstnané (počet osob)	73 825	78 575		0,94
Výnosy celkem na 1 zaměstnance (Kč/zaměstnance)	622 851	601 298		1,04
Přidaná hodnota na 1 zaměstnance (Kč/zaměstnance)	224 363	230 969		0,97

*) Datum vzniku společnosti.

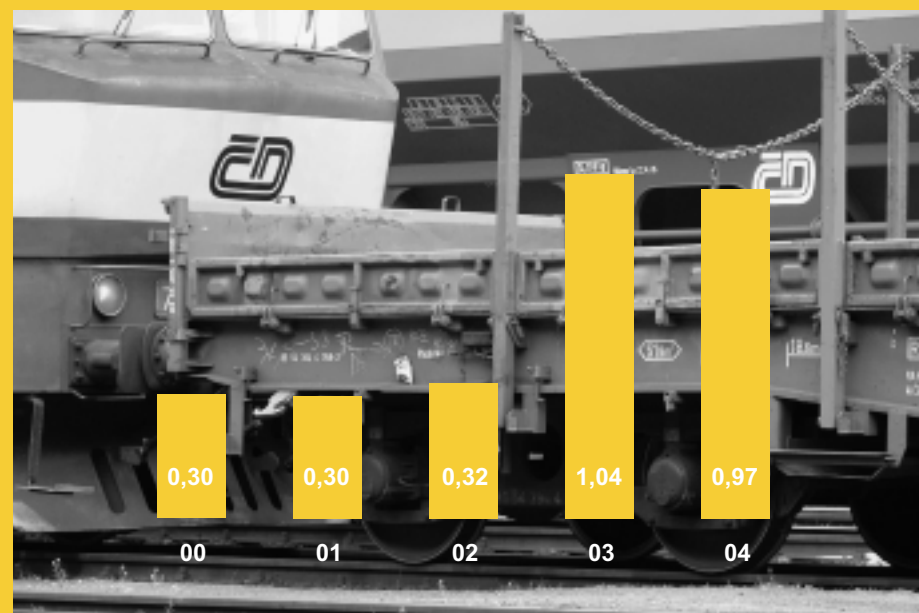
> Základní hospodářské ukazatele

Hospodářské ukazatele (v mil. Kč)

Náklady / 1 Kč výnosu

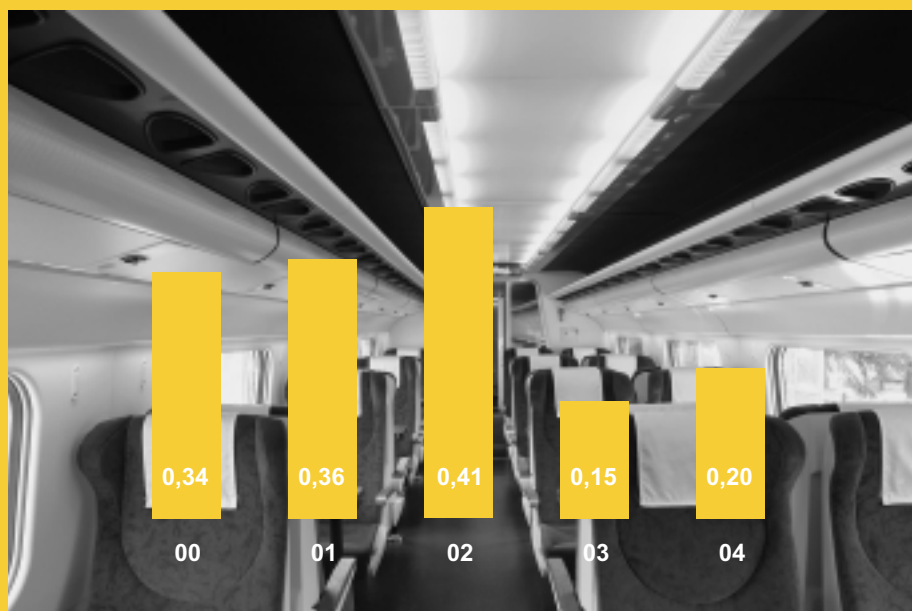


Obrat aktiv



Pozn.: Údaje za roky 2000–2002 se týkají státní organizace České dráhy.

Zadluženost



Likvidita



> Obsah

Základní hospodářské ukazatele	0
Poslání, vize a cíle společnosti	2
Profil společnosti	2
Úvodní slovo předsedy představenstva	4
Významné události roku	6
Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku	8
Finanční situace	28
Očekávaný vývoj, cíle a záměry	31
Statutární orgány a vedení společnosti	36
Základní kapitál, cenné papíry, akcionáři	40
Zpráva dozorčí rady	41
Zpráva o auditu	43
Účetní závěrka	45
Příloha k účetní závěrce	50
Důležité skutečnosti po účetní závěrce společnosti	67
Organizační struktura společnosti	68
Prohlášení představenstva společnosti	69
Přehled použitých výrazů a zkratk	70
Identifikační a kontaktní údaje	71

> Poslání, vize a cíle společnosti

Hlavním posláním naší společnosti je orientace podnikatelské činnosti na aktivní účast železniční dopravy v ucelených řetězcích služeb mobility, které zajišťují poskytování veřejné přepravy osob a zboží ekologicky šetrným a celospolečensky ekonomicky efektivním způsobem vzájemné integrace provozu jednotlivých druhů veřejné dopravy. Naše snahy o restrukturalizaci národního železničního podniku jsou vedeny potřebou poskytnout zákazníkovi s náležitou péčí souhrn kvalitních a cenově atraktivních služeb tak, aby byl zbaven starostí souvisejících se zabezpečením železniční přepravy.

> Profil společnosti

Naše společnost poskytuje veřejné přepravní a další doplňkové a návazné služby cestujícím a přepravním na železnici. Na základě objednávky a smluvního vztahu zajišťujeme provoz a údržbu celostátních i regionálních tratí ve správě SŽDC, s.o. Kromě služeb souvisejících s přepravou osob a zboží a činností souvisejících s provozem dráhy poskytujeme našim zákazníkům ucelené služby i v dalších oblastech, především v železničním výzkumu a zkušebnictví či telematice.

V rámci podnikatelské činnosti obsluhujeme téměř 2700 stanic a zastávek rozestých po celé České republice, které spojuje pavučina více než 9500 km tratí, jež smluvně udržujeme a provozujeme. Třetina nejvýkonnějších z nich je elektrizovaná. Na každých 80 čtverečních kilometrech území ČR se nachází pracoviště obchodní činnosti Českých drah ve veřejné přepravě osob a zboží.

Jsme největším českým železničním dopravcem s dlouholetou tradicí a smluvním provozovatelem převážné většiny železničních tratí v ČR. Dnem i nocí uspokojujeme přepravní potřeby našich klientů. Objemem dopravy a přepravy ve spojení s rozsahem udržovaných a provozovaných tratí se řadíme mezi deset nejvýznamnějších železničních podniků v Evropě a největších pět v Evropské unii.

Hlavními odběrateli našich služeb v osobní dopravě jsou kraje a stát zastoupený Ministerstvem dopravy ČR, u služeb nákladní dopravy jde především o logistické řešení přepravy hromadných substrátů a intermodálních přepravních jednotek, zejména kontejnerů.

V železniční osobní dopravě posilujeme naše postavení v rámci formovaných integrovaných dopravních systémů určených k zajištění dopravní obslužnosti území krajů. V oblasti nákladní dopravy vzrůstá objem a výkon perspektivní a ekologicky šetrné kombinované přepravy, stejně jako roste podíl tranzitní přepravy. V mezinárodní železniční veřejné přepravě zboží jsme čtvrtým největším dopravcem mezi členskými zeměmi Evropské unie.

České dráhy, a.s., vznikly podle zákona č. 77/2002 Sb. ke dni 1. 1. 2003 jako nástupnická společnost Českých drah, státní organizace.



**ČESKÉ
DRÁHY**

Provozování
drážní
dopravy

Nákladní
doprava

Osobní
doprava

Řízení
provozu
dráhy

Provozování
dráhy

Zajištění
provozu-
schopnosti
dráhy

Ostatní
činnosti
a servis



> Úvodní slovo předsedy představenstva

Dámy a pánové, vážení obchodní partneři,

rok 2004 byl druhým rokem fungování Českých drah jako klasické obchodní společnosti akciového typu. České dráhy prošly celou řadou změn, kdy se hlavní prioritou – vedle jasných vnitřních ekonomických vztahů postavených na dosahování komerční úspěšnosti – stala orientace na zákazníka a jí podřízená přeměna systému řízení společnosti.

Proto jsme v roce 2004 nahradili poměrně složité několikastupňové řízení společnosti pružnějším a jednodušším dvoustupňovým řízením, pouze s jedním ředitelstvím a výkonnými složkami v podobě uzlových železničních stanic, dep kolejových vozidel, dílen pro opravy vozidel a správ dopravní cesty. Díky tomu se nám podařilo položit pevný základ pro ještě hlubší přeměny, kterými společnost prochází v roce 2005 a bude procházet v následujících obdobích. Náš cíl je přitom jednoznačný: stát se úspěšným železničním dopravcem se silnou pozicí na domácím i celoevropském trhu.

Aby České dráhy byly schopny tento cíl naplnit, navázal letos nový management společnosti na rok 2004 akčním plánem, který vychází z několika základních priorit:

- > Klíčové produkty Českých drah – osobní a nákladní přepravu – jsme se rozhodli postavit na nejvyšší úroveň řízení – to znamená přímo do kompetence náměstků generálního ředitele. České dráhy by tak měly být schopny lépe a operativněji reagovat na požadavky zákazníků a současně dále rozvíjet svou konkurenceschopnost na liberalizovaném přepravním trhu.
- > Jednoznačný důraz klademe na obchodní opodstatněnost všech činností, jasnou produktovou nabídku pro zákazníky, schopnost analyzovat vývojové trendy a včas se jim přizpůsobovat.
- > Naším dalším cílem je posilovat image Českých drah jako měnící se společnosti a zvyšovat atraktivitu značky ČD v očích veřejnosti. Našimi prioritami se tak vedle rozvoje nabídky nových služeb staly také modernizace vozového parku či revitalizace nádraží a další infrastruktury. Ruku v ruce s tím jde komunikace těchto důležitých iniciativ směrem k veřejnosti.

Z dlouhodobějšího hlediska si pak management Českých drah vytkl jako cíl realizaci druhé etapy transformace řídicí struktury na společnost holdingového typu s vyčleněním hlavních činností do dceřiných společností. České dráhy tímto dále posílí produktové a procesní řízení s cílem zvýšit samostatnost a odpovědnost dceřiných podniků, přeměnit vzájemné vztahy na standardní obchodní formu a umožnit aktivnější a rychlejší reakci na přání zákazníků.

Podobná struktura řízení se přitom již osvědčila u řady zahraničních železničních podniků – ať už ve státním či soukromém vlastnictví.

Rok 2004 nicméně nebyl jen ve znamení položení nezbytných základů změn v rámci řídicí struktury společnosti. České dráhy se při bilancování výsledků roku 2004 mohou také opřít o konkrétní pozitivní trend ve svém hospodaření.

Hospodaření společnosti v loňském roce skončilo ztrátou ve výši 621 milionů Kč. Je to nejlepší ekonomický výsledek za existenci samostatných Českých drah jako akciové společnosti i za dobu předchozí státní organizace. Proti plánu jsme hospodařili o 377 milionů Kč lépe a oproti roku 2003 byl výsledek lepší o 304 milionů Kč. Dobrou zprávou pro naše obchodní partnery je skutečnost, že tato ztráta je pouze účetní. V oblasti cash-flow jsme v uplynulém roce hospodařili vyrovnaně a všechny své závazky jsme mohli hradit řádně a včas.

Náročné cíle jsme si stanovili také v přepravě osob a nákladů. V osobní dopravě bylo naším záměrem přepravit více cestujících než v roce 2003, což se podařilo splnit s téměř čtyřmiliónovým nárůstem. Místo plánovaných 175 milionů jsme přepravili téměř 179 milionů osob. Je to o téměř sedm milionů osob více než v roce 2003 a svědčí to o trvale vysokém zájmu veřejnosti o osobní železniční dopravu. Naopak v nákladní dopravě, vystavené ostré konkurenci silniční dopravy a soukromých železničních podniků, se nám plán splnit nepodařilo. Přepravili jsme více než 80 milionů tun zboží, tj. přibližně o 5 milionů tun méně než v roce předchozím.

Tento trend je nicméně z části pochopitelný a odůvodnitelný řadou objektivních skutečností. Hlavní příčinu tohoto vývoje je zapotřebí hledat především v nerovných podmínkách a v deformovaném prostředí trhu, kde naše silniční konkurence nemusí hradit tak vysoké náklady za použití dopravní cesty. Přestože jsme schopni nabídnout přepravní služby tzv. just-in-time, srovnatelnou rychlost a další servis jako naše železniční i silniční konkurence, je velmi obtížné konkurovat v situaci, kdy



> Úvodní slovo předsedy představenstva

se v jejich nákladech téměř neobjevují položky související s využíváním dopravní cesty a s úhradou externích nákladů. V zájmu rovných pravidel na dopravním trhu, ale také v zájmu ochrany životního prostředí a ekonomických zájmů daňových poplatníků, považuji za nutné co nejrychleji zavést adekvátní zpoplatnění veřejně přístupných komunikací pro všechny dopravce a jejich rovné zatížení náklady na údržbu a provoz infrastruktury a úhradu externích nákladů dopravy.

V závěru bych se rád vrátil k dalšímu rozvoji naší společnosti, který není možný bez investic do nových služeb, vlaků a stanic. V loňském roce jsme zahájili modernizaci starších nákladních vozů v objemu přibližně jedné miliardy korun tak, abychom mohli plnit současná přání našich zákazníků. V tomto duchu jsme také připravili kontrakty na nákup zcela nových nákladních vagonů v úhrnné hodnotě 1,2 mld. Kč. Pokračovala i modernizace parku vozů pro osobní přepravu nákupem dalších modernizovaných motorových vozů řady 854 pro neelektrizované tratě a příměstských jednotek řady 471. Byl zahájen zkušební provoz rychlovlaku Pendolino s cestujícími a věřím, že se v letošním roce podaří úspěšně dokončit jeho schvalování a v závěru roku rychlovlak nasadit do pravidelného provozu na významné mezinárodní a domácí linky.



**V roce 2004 jsme poměrně složité
několikastupňové řízení společnosti
nahradili pružnějším a jednodušším
dvoustupňovým řízením, pouze s jedním
ředitelstvím a výkonnými složkami
v podobě uzlových železničních stanic,
dep kolejových vozidel, dílen pro opravy
vozidel a správ dopravní cesty.**

Dámy a pánové, vážení obchodní partneři,
stručně jsem Vás provedl loňským rokem u Českých drah a současně aktuálními prioritami managementu naší společnosti. Dovolte mi poděkovat Vám na tomto místě za Vaši přízeň nejen ve vztahu k naší společnosti, ale železniční dopravě obecně. Jsem rád, že Vám můžeme nabízet naše služby, a věřím, že se s Vámi budeme i v nadcházejícím roce setkávat na nádražích a ve vlacích Českých drah jako s našimi příznivci a spokojenými zákazníky.

Ing. Josef Bazala

Předseda představenstva a generální ředitel ČD, a.s.



> Významné události roku

Organizační změny

- > Na základě rozhodnutí akcionáře (řídícího výboru) ze dne 19. prosince 2003 byly ke dni 1. ledna 2004 převedeny Stavební správy Praha, Olomouc a Plzeň jako výkonné složky investora železniční dopravní cesty od Českých drah k SŽDC. Převod se uskutečnil formou prodeje části podniku. V návaznosti na převod Stavebních správ definovala naše firma od 1. února 2004 nově zajištění své investiční činnosti.
- > K 1. dubnu jsme realizovali zásadní změny v zájmu efektivního řízení nákladní dopravy a přepravy, a to vytvořením Regionálních zákaznických center (RZC) jako součástí stejnojmenného odboru generálního ředitelství (GRŘ). RZC sídlí v Ostravě, Brně, Pardubicích, Praze, Ústí nad Labem a v Plzni.
- > Na pokračující trend sblížování oborů telekomunikací a informatiky jsme reagovali sloučením organizačních jednotek Datové a informační služby (DATIS, o.z.) a Správa železničních telekomunikací (SŽT) do jedné integrované jednotky s názvem TELEMATIKA, o.z. Sloučení proběhlo ke dni 1. dubna 2004 na základě rozhodnutí dozorčí rady ze dne 12. prosince 2003.
- > K 1. dubnu jsme zřídili výkonné jednotky Dílny pro opravu vozidel (DPOV) se sídlem v Nymburku a Přerově. K 1. červenci jsme zredukovali počet výkonných jednotek Depa kolejových vozidel (DKV) z 11 na 8 DKV se sídlem v Brně, Českých Budějovicích, České Třebové, Olomouci, Ostravě, Plzni, Praze a Ústí nad Labem.
- > Dále bylo k 1. dubnu zřízeno 60 uzlových železničních stanic (UŽST). Při náročné racionalizaci byl kladen zvláštní důraz na vytvoření podmínek pro zajištění bezpečnosti provozu a pro zlepšení jeho kontroly.
- > Dne 12. května schválil řídicí výbor svým usnesením dokument s názvem Strategický rozvoj Českých drah, který předpokládá přechod společnosti na holdingovou strukturu ve dvou etapách:
 - v první etapě převedení servisních činností do dceřiných společností,
 - ve druhé etapě aktivace dceřiných společností pro jádrové podnikání.
- > Dne 25. června vzala dozorčí rada na vědomí záměr představenstva založit k 1. září společnost ČD Generalvertretung GmbH se sídlem ve Frankfurtu nad Mohanem. Společnost vznikla dne 1. ledna 2005.
- > Ve spolupráci s Masaryk Station Investment, a.s., jsme dne 30. června založili společný podnik Masaryk Station Development, a.s., který bude zajišťovat rozvoj a realizaci projektu Masarykova nádraží v Praze. Založení předcházelo předběžný souhlas dozorčí rady dne 30. ledna a její schválení struktury a stanov společného podniku dne 30. dubna. Společnost vznikla k 7. říjnu 2004.
- > S platností od 1. července došlo ke sloučení KPT Litoměřice a KMŽP Olomouc do jedné organizační složky Odúčtovna přepravních tržeb (OPT) se sídlem v Olomouci.
- > K 1. říjnu jsme zřídili 13 Krajských center osobní dopravy a přepravy (KCOD) jako součásti odboru osobní dopravy a přepravy GRŘ, jejichž náplní práce je zastupování společnosti České dráhy v regionech.
- > Dne 15. prosince schválil řídicí výbor nepeněžitý vklad části podniku ČD, a.s., označenou jako odštěpný závod TELEMATIKA, do společnosti ČD - Telekomunikace a.s. Tím České dráhy zvýšily svůj dosavadní 40% majetkový podíl v této společnosti na majoritních 51 %. Tomuto rozhodnutí předcházelo zasedání valné hromady ČD - Telekomunikace a.s., konané dne 23. listopadu, na kterém bylo schváleno zvýšení základního kapitálu společnosti úpisem nových akcií.
- > Dne 15. prosince schválil řídicí výbor podnikatelský plán společnosti Traťová strojní společnost, a.s., a její zakladatelské listiny. Společnost vznikla k 1. lednu 2005 transformací bývalé specializované organizační jednotky TSS Pardubice.



> Významné události roku

- > V návaznosti na ustavení RZC od 1. dubna a KCOD od 1. října jsme k 31. prosinci 2004 rozhodnutím představenstva ze dne 12. října zrušili Obchodně-provozní ředitelství (OPŘ) Brno, Ostrava, Pardubice, Plzeň, Praha a Ústí nad Labem. Namísto toho jsme od 1. ledna 2005 zřídili Regionální centra provozu jako součásti odboru řízení provozu a organizování drážní dopravy GR a nově jsme uspořádali ekonomické a průřezové činnosti zrušených OPŘ v rámci útvarů GR.

Podnikatelské aktivity

- > Dne 26. března jsme uspořádali zasedání nejvyšších orgánů společnosti EUROFIMA (Evropská společnost pro financování železničních kolejových vozidel). Na zasedání Správní rady byl schválen záměr navýšení akcionářského podílu ČD, a.s., ve společnosti EUROFIMA z 0,5 % na 1 %, což nám otevřelo cestu ke zvýšení objemu finančních prostředků na obnovu kolejových vozidel osobní dopravy.
- > Národní hodnotící komise soutěže Manažer roku, kterou organizuje Česká manažerská asociace Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR, Svaz průmyslu a dopravy ČR ve spolupráci s Manažerským svazovým fondem, udělila dne 8. dubna 2004 předsedovi představenstva a generálnímu řediteli Českých drah, a.s., Ing. Petru Kousalovi, prestižní ocenění Manažer roku 2003 v odvětví doprava, logistika a spoje.
- > Na základě objednávky hlavního města Prahy provozujeme od 19. dubna městskou železniční linku Praha-Libeň – Praha-Holešovice – Praha-Bubeneč – Praha-Sedlec – Roztoky u Prahy se špičkovým intervalem 30 minut.
- > Na základě smlouvy s Českým svazem ledního hokeje jsme se stali oficiálním dopravcem nejvýznamnější sportovní akce v zemi pořádané v roce 2004, a to mistrovství světa v ledním hokeji, které se konalo v dubnu a v květnu v Praze a Ostravě.
- > S platností od 28. dubna na dobu neurčitou jsme od Drážního úřadu získali eurolicenci k provozování drážní dopravy, která platí na území Evropské unie a zemí Evropského hospodářského společenství.
- > V souvislosti se vstupem České republiky do Evropské unie dne 1. května se nám ve spolupráci s partnerskými národními železničními podniky podařilo podstatně zkrátit čas pro předání a převzetí mezinárodních vlaků v pohraničních přechodových stanicích.
- > Od zavedení nového jízdního řádu vlakové dopravy dne 12. prosince vzrostly reciproční výkony našich lokomotiv v zahraničí. Interoperabilní lokomotivy ČD řady 371 zajíždějí do vzdálenosti 350 km v německém vnitrozemí s vlaky dálkové osobní dopravy z Prahy do Berlína a dále s vlaky Berlín–Varšava do polského Rzepinu. Ve spolupráci se slovenskými partnery zajišťují naše lokomotivy vozbu rychlíků do vzdálenosti 340 km na severovýchodní Slovensko do Bánovců nad Ondavou, 200 km s rychlíky do jihoslovenského Štúrova a s nákladními expresy 100 km do maďarské pohraniční stanice Rajka přes Bratislavu.
- > Od 23. prosince provozujeme v rámci zkušebního provozu s cestujícími vysokorychlostní jednotku řady 680 s naklápečí skříní na vnitrostátních rychlíkových spojích. Souprava řada 680 dosáhla 18. listopadu na konvenční trati Břeclav–Brno nového tuzemského rychlostního rekordu 237 km/h.
- > I v roce 2004 se nám podařilo obhájit exkluzivní postavení mezi deseti největšími evropskými železničními podniky ve veřejné přepravě osob a v přepravě zboží. Ještě výraznější postavení opakovaně dosahujeme v rámci Evropské unie, kde se objemem přepravy zboží řadíme dokonce mezi pět nejvýznamnějších dopravců.



> Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku

Provozování nákladní dopravy

Rok 2004 nebyl pro nákladní dopravu a přepravu ČD dle dosažených přepravních výkonů snadný. Podle konečných výsledků jsme v roce 2004 přepravili 80,23 mil. tun zboží, což je o 6,0 % méně než v roce předcházejícím. Dalších téměř 12,5 mil. tun přepravili svými vlaky v tuzemsku konkurenční železniční dopravci, což představuje meziroční nárůst o téměř 20 %.

Stabilní výši přepravy se nám podařilo udržet v průvozu, kde jsme vykazali 7,30 mil. tun proti předchozímu, v historii samostatných Českých drah rekordnímu objemu 7,31 mil. tun, tedy pokles o pouhých 0,2 %. Ve vnitrostátní přepravě jsme přepravili 31,17 mil. tun zboží (meziroční pokles o 5,4 %), v dovozu 21,32 mil. tun (o 5,0 % méně) a ve vývozu 20,44 mil. tun (o 9,7 % méně). Podíl objemu mezinárodní přepravy na přepravě celkem vzrostl od roku 1993, kdy vznikla státní organizace ČD, z původních 45,2 % na současných 61,15 % při meziročním poklesu o 0,2 %. V přepravě hromadných substrátů (pevná paliva, nerostné suroviny, šterky, písky, kapalná a plynná paliva) poklesl jejich podíl na celkové přepravě ze 70,1 % v roce 1994 na 60,8 % v roce 2004.

Rok 2004 byl rokem vstupu České republiky do Evropské unie, rok očekávaný s nadějami mírného ožívání domácí ekonomiky a končící stagnace ekonomik našich nejbližších západních sousedů. Proklamované výhody vstupu do EU byly lákavé, např. volný přístup na dopravní cestu členských zemí EU, zlepšení propojení železničních sítí v rámci EU, rozšíření přepravního trhu, zvýšení investic do české železniční infrastruktury atd. Většina výše uvedených kladů se však pravděpodobně projeví až ve vzdálenějším časovém horizontu. Dopad okamžitý a pro železniční dopravu zásadní, avšak negativní, měl zánik celních povinností na hranicích. Ze silničních hraničních přechodů tak zmizely několikahodinové, příp. i několikadenní fronty kamionů a pro silniční dopravce tak přestala mít smysl i přeprava těchto kamionů po železnici. Dne 19. června 2004 byla linka doprovázené kombinované přepravy (Ro-La) Lovosice–Drážďany po svém jedenáctiletém provozu zastavena, a to v návaznosti na rozhodnutí resortních ministrů ČR a Saska. V roce 2004 jsme tak v této komoditě přepravili pouze 887 tis. tun, tedy meziroční pokles činí 1,91 mil. tun, tj. -68,3 %. Ve výše uvedené problematice ale nezůstáváme pasivní a společně s Ministerstvem dopravy ČR byla obnovena jednání o znovuzavedení přepravy Ro-La. Daří se nám také dojednat dvoustranné dohody pro jízdy konkrétních vlakových spojů kombinované přepravy na technickou, RID (mezinárodní úmluva) a komerční důvěru, což umožňuje zkrátit, případně úplně odbourat, pobyty vlaků v pohraničních stanicích. Zavádíme také zcela nové vlakové spoje. V jedenáctileté historii ČD Cargo vzrostl podíl objemu kombinované přepravy z 1,5 % na současných 7,2 %. Za zmínku stojí rekordní přeprava zboží ve velkých kontejnerech, která vzrostla z 1,01 mil. tun v roce 1994 na 4,55 mil. tun v roce 2004, tj. nejvíce v celém uvedeném období, a to s meziročním nárůstem +12,3 %.

Železniční nákladní dopravu provozujeme pod obchodní značkou ČD Cargo na síti více než 9,5 tisíce kilometrů železničních tratí České republiky. Zákazníkům poskytujeme služby nákladní dopravy na 1098 místech České republiky. V průměru jedna stanice je otevřena pro příjem a výdej zásilek na každých zhruba 69 kilometrů čtverečních území státu a 8 kilometrů délky železničních tratí. Na železniční síti jsme denně dopravovali cca 25 tisíc vagónů naložených nejrůznějším zbožím. Je zřejmé, že pokud by nákladní doprava ČD nebyla dlouhodobě zatěžována povinností spolupodílet se na pokrytí ztráty z činností provozování osobní dopravy a provozování dráhy a ze svých zdrojů včas inovovala a modernizovala svoji vlastní nabídku přepravních služeb místo výše uvedeného spolufinancování přepravy osob v rámci společenské odpovědnosti firmy, mohla být její pozice na dopravním trhu v ČR i v Evropě ještě významnější. Pro zákazníky, kteří mají potřebu řešit své logistické potřeby s odborníky, máme k dispozici obchodní manažery, poradenskou službu, Spedici Českých drah a generální zástupce Českých drah v zahraničí – Berlíně, Bratislavě, Frankfurtu nad Mohanem, Moskvě, Stockholmu, Varšavě a ve Vídni. Kvalitu realizované přepravy průběžně kontrolujeme a řídíme dispečerským aparátem.

Obchodní aktivity po celý rok 2004 jsme v nákladní dopravě ČD Cargo orientovali zejména na:

- > překlenutí problémů spojených s pomalou inovací nabízené struktury vozového parku nájmem moderních řad vozů od jiných majitelů pro vybrané zákazníky a zvýšeným tlakem na pružné přizpůsobování se opravárenství v mezích daných dostupnými financemi,
- > maximální uspokojení zákazníků disponujících zbožím hromadné povahy, zejména pevnými palivy, pro jejichž přepravu máme stále dostatečný vozový park,
- > maximální pokrytí poptávky po mezinárodní dopravě vozových zásilek i vozovými výpomocemi moderními vozy cizích železnic,
- > využití růstového potenciálu poptávky po nedoprovázené kombinované přepravě zejména velkých kontejnerů,
- > technologické a vlakové úpravy provozu nákladní dopravy ve prospěch zákazníků a jako racionalizační akce,



> Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku

- > nabídku v oblasti systémových vlaků i mimo oblast kombinované přepravy ve spolupráci se silnými spedičními zákazníky,
- > využití nadbytečných dočasně nepoužívaných nákladních vozů ČD pronájmem do zahraničí,
- > řešení negativních důsledků špatné platební morálky části zákazníků splátkovými kalendáři pohledávek, mimosoudním vymáháním tržeb za uskutečněné přepravy a na preventivní opatření,
- > propagaci našich nabídek nákladní přepravy v zákaznických centrech, ve firemním časopise ČD Cargo, na odborných dopravních veletrzích v Moskvě, Bratislavě, Kolíně nad Rýnem a v rámci vlastní „Konference ČD Cargo“ v Luhačovicích.

Pozitivním faktem nákladní přepravy je skutečnost, že se nám daří zachovávat tři základní trendy:

- > postupný přesun přepravy od hromadných substrátů k hotovým výrobkům,
- > vysoký podíl mezinárodní přepravy na celkové přepravě zboží, kdy dovoz, vývoz a průvoz tvořily celkem 61,15 % objemu nákladní přepravy,
- > růst progresivních druhů přepravy – nedoprovázené kombinované přepravy (zejména mezinárodní přepravy velkých kontejnerů).

V segmentu vnitrostátní přepravy se nám podařilo zvýšit objemy v přepravách železného šrotu o 14,5 %, tj. o 200 tis. tun, dále cementu, velkých kontejnerů, koku, železa a strojírenských výrobků. V souhrnu jde meziročně o nárůst zhruba 390 tis. tun. Poklesem skončily přepravy pevných paliv o zhruba 5,6 %, tj. o téměř 1,0 mil. tun. To bylo ovlivněno především faktem, že se neopakovaly mimořádné vývozy elektrické energie elektrárenskou společností ČEZ z roku 2003 a přeprava především hnědého uhlí a substrátů, které s výrobou elektrické energie souvisí (vápenec pro odsíření, energosádrovec, struska), proto zůstala na svých standardních hodnotách bez příkypů.

Mimořádný dopad na naše podnikatelské aktivity mají rostoucí výkony konkurenčních železničních dopravců, kteří působí zejména v segmentu vnitrostátní přepravy, ale jejich zájem se rozšiřuje i na dopravu mezinárodní. Po splnění zákonem stanovených podmínek je na železniční dopravní cestu volný přístup a počet podnikatelských subjektů s kvalifikovanými pracovníky, hnacími vozidly a odpovídajícími vozy je dost. Pokud pak v minimální vlastní režii přepravují ucelené vlaky v několika málo relacích, nelze jim v ceně za přepravu konkurovat.

Daleko složitější průběh s mnohem negativnějšími dopady měl v roce 2004 dovoz a vývoz. Podařilo se nám zvýšit objem přepravy velkých kontejnerů o 17,3 %, tj. o 495 tis. tun, železného šrotu o 13,5 %, tj. o 218 tis. tun, tekutých paliv o 11,3 %, tj. o 137 tis. tun a nerostných surovin o 6,4 %, tj. o 132 tis. tun. Celkové nárůsty v rozsahu 1,4 mil. tun však nemohly pokrýt ztráty objemu přepravy v jiných segmentech. Největší propady byly v systému přepravy silničních kamionů po železnici, tzv. Ro-La, v relaci Lovosice–Drážďany: o -68,3 %, tj. 1,9 mil. tun, v potravinách a zemědělských výrobcích o -46,7 %, tj. 761 tis. tun, v přepravách dřeva o -17,6 %, tj. 497 tis. tun, a v dovozu železných rud o -8,5 %, tj. 680 tis. tun. Propad přepravy železných rud souvisí s přesunem výrobních technologií od tavení rud ke zpracování dovážených surových polotovarů (např. do ISPAT Nová huť z Polska), případně se snížením celkové výroby (např. v Třinci). Zbývající a největší propady (Ro-La a přepravy dřeva) jsou způsobeny vstupem České republiky do EU a dalším zvýhodněním konkurenční operativnější silniční dopravy.

Značnému konkurenčnímu tlaku byla vystavena naše železniční nákladní přeprava v průvozu. Jak uvádí státní resortní statistika, zvláště tranzitní kamionová doprava zaznamenala na tuzemských dálnicích a silnicích 1. třídy po vstupu ČR do EU zhruba 30% nárůst. S ČD Cargo jsme v tomto segmentu udrželi „čistý štít“. Při celkovém objemu přepravy v tranzitu 7,30 mil. tun – druhým nejvyšším v celé jedenáctileté historii ČD – je pokles jen o 13 tis. tun v meziročním srovnání výsledkem více než solidním. V důsledku poklesu ostatní přepravy tak průvoz zvýšil svůj podíl na celkové přepravě zboží v roce 2004 na 9,1 % z původních 5,3 % v roce 1994.

I přes nelehký rok 2004 si dosaženým objemem přepravy zboží stále udržujeme exkluzivní postavení mezi pěti největšími dopravci v rámci členských zemí Evropské unie. Je v našem zájmu uplatnit i v České republice důležité komunitární dokumenty determinující trvale udržitelný rozvoj mobility, a to zejména formou přijetí závazné dopravní politiky státu na bázi dopravní politiky Společenství. Zvláštní pozornost je přitom třeba věnovat adekvátnímu uplatnění výkonné železniční dopravy (ekologické, bezpečné, termínované, kapacitní, vybavené moderními vozy) a mezinárodní harmonizaci dopravních systémů. Na dopravní politice státu Ministerstvo dopravy ČR stále ještě pracuje. Pro optimální uplatnění kapacit ČD Cargo na trhu je přitom spolu s návaznými novelami oborových právních předpisů velmi očekávaným materiálem.



> Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku

Tak jako potřeby evropské ekonomiky vyvolaly vznik ekonomicky a politicky propojené Evropské unie, vzniká i potřeba úzké spolupráce evropských železničních dopravců. Budoucnost železniční nákladní dopravy má určité celoevropský rozměr a ČD Cargo se pečlivě připravuje na udržení důstojné pozice a úlohy.

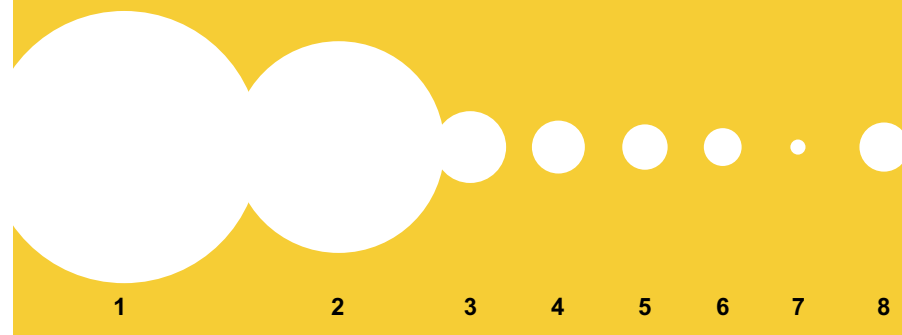
Spedice ČD

Prostřednictvím SPEDICE ČD uskutečňujeme kvalifikované spediční služby v železniční nákladní přepravě vnitrostátní i mezinárodní. SPEDICE ČD je organizační jednotkou ČD, a.s., vystupující pod obchodní značkou ŽELSPED. Vznikla již v roce 1992 a od roku 2001 komplexně hospodaří s cisternovými vozy ČD, což zahrnuje pronájmy těchto vozů včetně souvisejících přeprav. V roce 2004 jsme SPEDICI ČD pověřili přípravou a realizací specializovaných projektů v oblasti pronájmů ostatních železničních nákladních vozů. SPEDICE ČD je začleněna do evropského spedičního a zasilatelského systému a je členem mezinárodní organizace FIATA a Svazu spedice a logistiky České republiky.



Podíl komodit na přepravě zboží

1 Pevná paliva	28 987 911 t	36,13 %
2 Rudy, železo, ocel a strojírenské výrobky	22 341 599 t	27,85 %
3 Stavebniny a nerostné suroviny	7 729 371 t	9,63 %
4 Kombinovaná přeprava	5 805 774 t	7,24 %
5 Dřevo a výrobky ze dřeva	4 555 712 t	5,68 %
6 Kapalná paliva a výrobky z ropy	4 138 485 t	5,16 %
7 Zemědělské výrobky, potraviny	1 433 554 t	1,79 %
8 Ostatní zboží	5 235 494 t	6,52 %



> Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku

Nákladní doprava

Ukazatel	Měrná jednotka	2004*)	2003*)	2002**)	2001**)	2000**)	Index 04/03
Přeprava zboží bez PVP***)	mil. tun	80,23	85,35	82,65	88,01	89,77	0,94
Přeprava zboží včetně PVP***)	mil. tun	87,75	93,14	90,27	96,09	98,26	0,94
Tržby z přepravy zboží****)	mil. Kč	15 219	16 061	15 570	17 085	17 539	0,95
Tržby z nákladní dopravy celkem****)	mil. Kč	17 679	18 531	17 871	19 503	20 386	0,95
Výnosy z nákladní dopravy celkem****)	mil. Kč	17 904	18 783	21 084	22 574	21 211	0,95
Náklady na nákladní dopravu****)	mil. Kč	15 608	16 199	20 391	20 192	19 921	0,96
Úhrada ceny za použití dopravní cesty*****)	mil. Kč	4 341	4 278	10 353	9 519	9 185	1,01
Výsledek hospodaření nákladní dopravy	mil. Kč	2 296	2 584	693	2 382	1 290	0,89
Sazba přepravného na tunu	Kč/tuna	189,69	188,18	188,39	194,13	195,38	1,01
Čisté tunové kilometry ČD Cargo	mil. čtkm	15 566	16 396	16 130	17 366	18 183	0,95
Sazba přepravného na čtkm	Kč/čtkm	0,98	0,98	0,97	0,98	0,96	1,00
Hrťkm ČD Cargo celkem	mil. hrťkm	32 149	33 725	33 287	36 015	37 274	0,95
– hrťkm ČD Cargo v elektrické trakci	mil. hrťkm	29 144	30 469	29 750	32 132	32 737	0,96
Vlakové km ČD Cargo celkem	tis. vlkm	34 922	36 354	36 431	39 228	40 527	0,96
– vlkm ČD Cargo v elektrické trakci	tis. vlkm	28 280	29 197	28 676	30 712	30 905	0,97
Hmotnost vlaku ČD Cargo celkem	tun/vlak	921	928	914	918	920	0,99
Průměrná přepravní vzdálenost	km	194,8	192,1	195,2	197,3	202,6	1,01
Poměr běhů prázdných/ložených	%	73,62	70,41	73,28	73,83	69,18	1,05

*) Finanční údaje samostatného účetního okruhu provozování železniční nákladní dopravy za rok 2003 jsou auditované v souladu s ustanovením § 10 zákona č. 77/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Finanční údaje za období roku 2004 jsou neauditované.

***) Údaje za roky 2000 až 2002 se týkají státní organizace České dráhy. Z tohoto důvodu nemusí být některé z těchto údajů srovnatelné s údaji za roky 2003 a 2004 vztahujícími se k činnosti Českých drah, a.s., jako jednoho ze dvou právních nástupců státní organizace České dráhy.

****) PVP = vlastní hmotnost prázdných soukromých vozů

*****) 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 přeprava).

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



> Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku

Provozování osobní dopravy

Cílem našich podnikatelských aktivit v poskytování služeb přepravy osob bylo v roce 2004 především splnění plánu tržeb bez poklesu počtu přepravených cestujících. Plánované cíle jsme splnili – v porovnání s roky 2002 a 2003 jsou výsledky osobní dopravy nejuspěšnější. Tento úspěch adekvátně využíváme k vylepšení obrazu firmy za účelem prosazení pohledu na ČD jako na dopravce, který je schopen úspěšně organizovat plošnou veřejnou železniční osobní dopravu i dálkovou mezinárodní dopravu vlaky vyšší kvality.

Po celý rok docházelo v porovnání s předchozím obdobím k výraznému nárůstu počtu cestujících a tržeb. Přírůstek počtu cestujících se za jednotlivé měsíce stabilizoval v průměru na 4 %, když za celý rok bylo přepraveno o bezmála 7 mil. cestujících více než v roce 2003.

Při provozování osobní dopravy jsme vycházeli z nového modelu financování železniční osobní dopravy ze strany státu a krajů na smluvním základě, kdy ČD, jako poskytovatel přepravních služeb, nabízí svou kapacitu dopravních prostředků. Nabídka osobní dopravy je charakterizována kategoriemi jednotlivých vlaků, kdy zákazník je jednotně odbavován na všechny nabízené segmenty z důvodu platné cenové regulace a zachování přehledné a jednoduché nabídky. Jednou z významných událostí v osobní dopravě bylo zavedení státem nařízeného žakovského jízdného a s tím spojené úpravy konkurenčních obchodních nabídek. Úhradu prokazatelné ztráty z uloženého tarifního závazku ve vztahu k žakovskému jízdnému nám vyplácelo Ministerstvo dopravy ČR.

V segmentu mezinárodní dopravy jsme díky uvolnění režimu na hranicích v souvislosti s přistoupením ČR k EU nabídli našim zákazníkům nové možnosti cestování v příhraničí, a to zavedením nabídek Libnet+ a rozšířením platnosti SONE+ na první tarifní body v Rakousku a Polsku. U nabídky City Star jsme s většinou významných železničních podniků dojednali výhodné cenové podmínky pro mezinárodní přepravu.

Vlaky vyšší kvality kategorie SC/EC/IC jsou vedeny plně na podnikatelské bázi ze strany ČD. Nabídku rozsahu dopravy jsme meziročně zvýšili ve směru Praha–Ostrava, a to prostřednictvím převedení vlaků kategorie Ex do kategorie IC s cílem zvýšit kvalitu přepravy a přesunout státem nehrzené výkony vlaků do odpovídající kategorie.

Dálková osobní doprava kategorie R a Ex zabezpečila spojení mezi významnými městy v ČR s mírným nárůstem počtu míst, která byla touto dopravou obsluhována na základě požadavků objednatele.

Vlaky kategorie Os a Sp měly za úkol prvořadě zabezpečit základní dopravní obslužnost území krajů, nabídku spěšných vlaků v krajích jsme posílili s cílem zabezpečit rychlé spojení mezi velkými městy. V roce 2004 byl zaveden Integrovaný dopravní systém (IDS) Jihomoravského kraje, z toho důvodu došlo k významnému přesunu přepravních výkonů odbavených jízdným ČD do segmentu tarifů IDS.

V průběhu roku 2004 jsme projednávali objednávky ze strany jednotlivých krajů, přičemž pro jízdní řád 2004–2005 byl vyjednáán rozsah dopravy, který umožňuje splnění plánovaných výsledků při minimalizaci celkové ztráty osobní dopravy.

Přepravu zásilek ve vlacích osobní přepravy jsme vyřešili přechodem na rozšířený systém ČD Kurýr s více než 180 obchodními místy a rozšířením doprovázené úschovy zavazadel během přepravy. Tento přechod na systém s minimalizovanými náklady byl cestující veřejností přijat bez zásadních problémů, k čemuž přispěl i zodpovědný výběr rozmístění míst podeje podle předpokládané výše objemu zásilek.

Tarifně-přepravní podmínky vnitrostátního a mezinárodního jízdného se v roce 2004 přiblížily. Cílem bylo omezit výhodnost kombinací obou režimů. Během roku jsme v souvislosti s možností uplatnit kompenzace za újmu způsobenou zpožděním mezinárodních vlaků dálkové dopravy připravili podmínky pro zavedení tzv. „Charty cestujících“. Nový systém žakovského jízdného si vyžádal zavedení dvou segmentů pro žáky do 15 let a žáky do 26 let a zrušení slevy typu Junior pas ISIC. Pro informování studentů o způsobu uplatnění slevy a vyplňování průkazů jsme vhodně využili propagační letáky a inzerci v tisku. Po celý rok byla vedena marketingová akce „Každý měsíc nový cíl“, kdy jsme organizátorům společenských akcí umožnili využít nabídku VLAK+ recipročně za společnou propagaci.



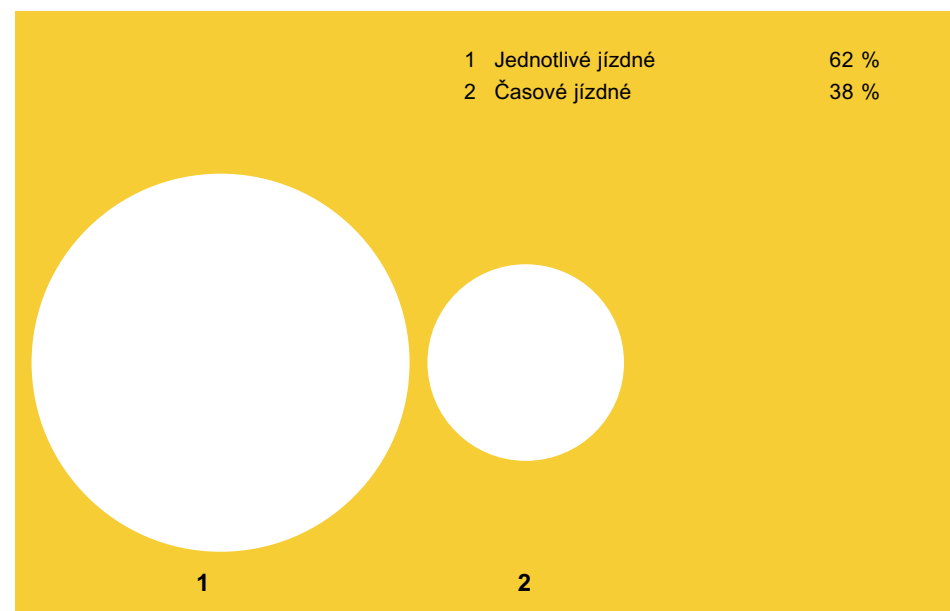
> Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku

Marketingovou komunikaci se zákazníkem jsme v roce 2004 nově vedli mimo klasických prostředků také prostřednictvím kampaní založených na jednotném vzhledu propagačních tiskovin. Nezastupitelnou roli zastávaly jednotlivé marketingové akce pro smluvní zákazníky s příslušným ohlasem ve sdělovacích prostředcích. Největší ohlas zaznamenaly marketingové akce podle jednotného manuálu ČD.

Vedením zvláštních a historických vlaků jsme se úspěšně prezentovali jak v regionálním, tak celostátním tisku. Celkově bylo těchto akcí 153. Za nejvýznamnější z nich považujeme nostalgické jízdy konané u příležitosti výročí zahájení provozu na tratích.



Podíl druhů jízdného na veřejné přepravě celkem



V oblasti doplňkových služeb postupně rozvíjíme potencial služeb oblíbených cestující veřejností. Jedná se o provoz úschovny v Praze hl. n. s vyšší bezpečností uložení, s předpokladem rozšíření do dalších významných stanic. Průběžně podle zájmu zákazníků rozšiřujeme nabídku půjčoven kol s možností jejich vrácení v jiné stanici. Ve vybraných dálkových vlacích poskytujeme bezplatně tiskoviny a propagační materiály.

Od konce roku 2004 realizujeme generačně nové výdejní zařízení UNIPOK ve stanicích a POP ve vlacích, kdy dochází k vydávání pouze elektronických jízdních dokladů. Velký pokrok jsme učinili v oblasti informování cestujících prostřednictvím internetu, kde mají k dispozici informace o spojení, zpoždění, jízdních řádech a aktuálních výlukách.



> Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku

Osobní doprava

Ukazatel	Měrná jednotka	2004*)	2003*)	2002**)	2001**)	2000**)	Index 04/03
Přeprava osob	mil. osob	178,82	171,98	174,98	188,28	182,55	1,04
Tržby z přepravy osob***)	mil. Kč	4 716	4 431	4 653	4 479	4 253	1,06
Tržby z osobní dopravy***)	mil. Kč	5 301	5 051	5 176	5 039	4 869	1,05
Ostatní tržby z hlavní činnosti	mil. Kč	109	182	66	65	26	0,60
Náklady na osobní dopravu****)	mil. Kč	15 517	15 596	21 494	19 642	18 495	0,99
Úhrada ceny za použití dopravní cesty*****)	mil. Kč	1 469	1 480	8 613	7 221	6 551	0,99
Dotace na pokrytí ztrát z osobní přepravy*****)	mil. Kč	7 042	7 171	6 429	6 445	6 611	0,98
Dotace do osobní dopravy celkem*****)	mil. Kč	7 178	7 243	9 683	9 273	7 541	0,99
Ztráta z osobní dopravy (včetně dotace)	mil. Kč	-2 903	-3 120	-6 569	-5 265	-6 060	0,93
Ztráta z osobní dopravy (bez dotace)	mil. Kč	-10 081	-10 363	-16 252	-14 538	-13 600	0,97
Osobové kilometry	mil. oskm	6 533	6 483	6 562	7 262	7 266	1,01
Průměrná přepravní vzdálenost	km	36,65	38,34	37,50	38,57	39,81	0,96
Příjmová sazba za osobu	Kč/osoba	26,37	25,77	26,60	23,79	23,30	1,02
Příjmová sazba na osobový km	Kč/oskm	0,72	0,68	0,71	0,62	0,59	1,06
Vlakové km osobní dopravy	tis. vlkm	109 311	108 398	102 174	100 852	98 413	1,01
– z toho v elektrické trakci	tis. vlkm	49 681	48 620	44 543	43 624	42 535	1,02
Počet osob na vlak	osob/vlak	59,95	59,81	64,22	72,01	73,80	1,00

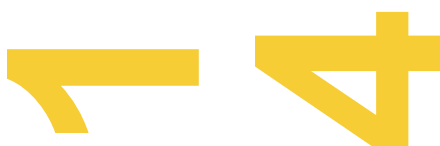
*) Finanční údaje samostatného účetního okruhu provozování železniční osobní dopravy za rok 2003 jsou auditované v souladu s ustanovením § 10 zákona č. 77/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Finanční údaje za období roku 2004 jsou neauditované.

**) Údaje za roky 2000 až 2002 se týkají státní organizace České dráhy. Z tohoto důvodu nemusí být některé z těchto údajů srovnatelné s údaji za roky 2003 a 2004 vztahujícími se k činnosti Českých drah, a.s., jako jednoho ze dvou právních nástupců 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.

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

*****) 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.



> Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku

Provozování dráhy

České dráhy, a.s., a SŽDC, s.o., mají podle zákona č. 77/2002 Sb., ve znění pozdějších právních předpisů, uzavřenu smlouvu na období let 2003–2005, v níž je upraven způsob zajištění provozování železniční dopravní cesty, její provozuschopnosti, modernizace a rozvoje ve veřejném zájmu, povinnosti smluvních stran, včetně výkonu kontroly a výše úhrad.

Zajištění provozuschopnosti dopravní cesty

I v roce 2004 jsme se podíleli na pracích spojených se zásadní modernizací koridorových tratí. V rámci modernizace I. tranzitního koridoru byl v roce 2004 kompletně dokončen jeden mezistaniční úsek Přelouč – Řečany nad Labem v délce 5,323 km. Dále byly dokončeny 2 železniční stanice, Řečany nad Labem a Choceň, s celkovou stavební délkou kolejí 4,294 km. V rámci II. tranzitního koridoru byl v roce 2004 dokončen jeden mezistaniční úsek Studénka – Suchdol nad Odrou v délce 8,927 km a pokračovala optimalizace uzlu Bohumín. Na spojovacím rameni I. a II. tranzitního koridoru (Přerov – Česká Třebová) byly kompletně dokončeny 2 mezistaniční úseky Krasíkov – Rudoltice v Čechách a Štěpánov–Červenka v celkové délce 16,433 km. V úseku Olomouc–Grygov byla dokončena 2. kolej v délce 5,407 km a v 1. koleji bylo dokončeno 2,607 km. Celkem bylo v tomto úseku kompletně dokončeno 2,607 km dvoukolejných úseků. V mezistaničním úseku Zábřeh na Moravě – Hoštejn bylo v roce 2004 dokončeno 3,157 km (odbočka Most – odbočka Lupěné), přičemž zbylé části úseku budou dokončeny v následujících letech. Dokončena byla jedna železniční stanice (Krasíkov) se stavební délkou kolejí 4,434 km a částečně dokončena stanice Třebovice v Čechách s délkou kolejí 1,189 km. Na I. a II. tranzitním koridoru a na jejich spojovacím rameni bylo dokončeno celkem 36,447 km dvoukolejných traťových úseků a 9,917 km hlavních staničních kolejí.

Významným počinem pro zlepšení stavu železniční infrastruktury bylo dokončení II. etapy přestavby mostů přes Seifertovu ulici v Praze, která je součástí tzv. Nového spojení, tj. průtahu tranzitního koridoru železničním uzlem Praha. Rovněž byla dokončena modernizace zabezpečovacího zařízení v celé stanici Praha hl. n. V roce 2004 byla zahájena rozhodující etapa výstavby Nového spojení v úseku Praha-Libeň (Praha-Vysočany) – Praha hl. n., která po svém dokončení významným způsobem zvýší dopravní kapacitu a rychlost jízdy vlaků do/ze stanice Praha hl. n. z východního směru.

V roce 2004 pokračovala stavba „Předelektrizační úpravy a elektrizace traťového úseku Karlovy Vary – Kadaň“, s předpokládaným dokončením v I. pololetí 2006, která po dokončení přinese racionalizaci provozu dráhy i drážní dopravy ČD. Pokračovala elektrizace trati Rybník – Lipno nad Vltavou se zprovozněním elektrické trakté v úseku Rybník – Vyšší Brod klášter. Rovněž byly zahájeny přípravné práce pro elektrizaci úseku Ostrava-Svinov – Opava-východ. Pokračovala výstavba podchodu ve stanici Teplice v Čechách a proběhla III. etapa přestavby stanice Hradec Králové hl. n., včetně rekonstrukce I. nástupiště.

V roce 2004 jsme pokračovali v realizaci programu zvyšování bezpečnosti na vybraných železničních přejezdech. V rámci tohoto programu bylo vybudováno, rekonstruováno nebo modernizováno zabezpečovací zařízení na 140 železničních přejezdech.

I v roce 2004 jsme uplatňovali novou koncepci řešení naší telekomunikační sítě. Výstavba sítě následovala postupným ožíváním spojovacího systému MD 110 firmy ERICSSON v oblastech Pardubice (včetně Hradce Králové), Brno, Olomouc, Ostrava a v sousedících lokalitách. Modernizace a digitalizace páteřní sítě přinese změny nejen v části hlasové a datové, ale znamená i vytvoření tranzitní přenosové sítě typu ATM (Asynchronous Transfer Mode). Na jaře roku 2005 bude celá stavba dokončena zprovozněním uzlu v Plzni. ATM představuje vysokorychlostní multimediální komunikační prostředí. Služba ATM vyniká šířkou nabídky přístupových rychlostí, kategorií služeb a garantovaných parametrů, které je možné kombinovat přesně podle aktuálních požadavků.

Částečnou provizorní úpravou infrastruktury jsme umožnili zahájit zkušební jízdy vysokorychlostních vlaků řady 680 „Pendolino“ s cestujícími na trati Praha–Děčín v rámci postupujících zkoušek těchto vozidel před nasazením do plného provozu.

Řešením studie ITALFER byly v roce 2004 zhodnoceny potřeby úprav infrastruktury pro docílení plné provozní propojitelnosti (interoperability) vybraných železničních tratí v České republice se zahraničím podle standardů EU.

V roce 2004 se nám podařilo získat od Energetického regulačního úřadu licenci na obchod s elektrickou energií.



Schéma sítě smluvně udržovaných a smluvně provozovaných tratí se zvýrazněním koridorových tratí a polohou krajských měst



1 Karlovy Vary 2 Plzeň 3 Ústí nad Labem 4 České Budějovice 5 Praha 6 Liberec
7 Jihlava 8 Pardubice 9 Hradec Králové 10 Brno 11 Olomouc 12 Zlín 13 Ostrava

> Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku

Řízení provozu dráhy a organizování drážní dopravy

Činnostmi řízení provozu a organizování drážní dopravy zajišťujeme požadavky železničních dopravců na vlakové trasy s prioritou zabezpečení efektivního využití kapacity dráhy s důrazem na maximální hospodárnost a vysokou míru bezpečnosti provozu. Tato oblast naší podnikatelské činnosti se v průběhu roku 2004 profilovala do samostatné produktové vertikály v souvislosti s podstatnými změnami organizační struktury ČD. Tento proces přinesl v závěru roku 2004 celou řadu změn ve vzájemných vztazích a v kompetencích jednotlivých vertikál.

Bezzávadová a spolehlivá přeprava osob a zboží vlakovou dopravou je našim prvořadým úkolem. Kvalitu provozních procesů však stále výrazně ovlivňoval stavební ruch při dokončovacích akcích na koridorových stavbách I. a II. koridoru a s tím spojená velmi silná výluková činnost na spojovacím rameni v úseku Česká Třebová – Přerov, která bude pokračovat i v dalším období. Vedle ukončených akcí bylo naopak zahájeno několik již zmíněných důležitých investičních akcí (např. „Nové spojení“ v Praze), které svým rozsahem také ovlivní provozní činnost sítě i v následujících obdobích.

Uskutečňování stavebních akcí sice mělo vliv na plnění jízdního řádu, avšak přesto jsme docílili mírného zlepšení rozhodujících ukazatelů kvality. Plnění jízdního řádu za rok 2004 bylo celkově ve výši 91,7 %, což v meziročním porovnání znamená zlepšení o 1,3 %. Trvalé zlepšování plnění jízdního řádu zůstává i nadále trendem směřujícím ke zvyšování kvality přepravy, což je základní faktor, který výrazně ovlivňuje rozhodování zákazníků při volbě druhu dopravy.

Na zvyšující se úlohu řízení provozu v dopravním procesu jsme adekvátně reagovali formou investic do moderních technických zařízení a technologických postupů. Proto jsme v roce 2004 vedle stavebních akcí realizovali některá racionalizační opatření směřující ke zkvalitnění a zefektivnění dopravních procesů. Byly to především následující akce:

- > zvýšení bezpečnosti na traťovém úseku Senice na Hané – Kostelec na Hané s úsporou 80 zaměstnanců,
- > rekonstrukce zabezpečovacího zařízení ve stanici Olomouc – Nová Ulice, kde došlo k úspoře 75 zaměstnanců,
- > úprava zabezpečovacího zařízení ve stanici Obrnice, 2. stavba, s úsporou 14 zaměstnanců,
- > přenos informace o nežádoucí výstraze na přejezdu s použitím metalického vedení, které přineslo úsporu 9 zaměstnanců, jakož i některé další akce menšího rozsahu.

V rámci staveb na železniční dopravní cestě (modernizace a rekonstrukce zabezpečovacích zařízení) jsme:

- > zrušili stanici Střeň s úsporou 18 zaměstnanců,
- > provedli úpravy v žst. Suchdol n. Odrou, kde došlo k úspoře 17 zaměstnanců,
- > zrušili odbočku Odra s následnou úsporou 14 zaměstnanců,
- > rekonstruovali přejezdová zabezpečovací zařízení na trati Rudná u Prahy – Hostivice a Praha-Smíchov – Zličín s úsporou 20 zaměstnanců a celou řadu dalších obdobných akcí.

Celková úspora zaměstnanců v rámci všech racionalizačních akcí dosáhla v roce 2004 souhrnně 242 zaměstnanců.

Další akce racionalizačního charakteru budeme průběžně realizovat i v dalším období. Pozornost zaměříme především na akce umožňující racionalizaci počtu zaměstnanců a zvyšování bezpečnosti provozu. Rozsah realizace bude závislý na objemu použitých finančních prostředků.

Při řízení provozu dráhy věnujeme velkou pozornost uplatňování moderních technologií. Informování cestujících veřejnosti o časové a prostorové poloze vlaků pomocí on-line systému se tak 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 jízdy vlaků, při současném snižování počtu zaměstnanců, nezůstávají České dráhy pozadu za železnicemi ostatních 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.



> Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku

Provozování dráhy

Ukazatel	Měrná jednotka	2004*)	2003*)	2002**)	2001**)	2000**)	Index 04/03
Výnosy z provozování dráhy	mil. Kč	11 506	12 162	***)	***)	***)	0,95
Výsledek hospodaření	mil. Kč	-825	-684	***)	***)	***)	1,21
Délka udržovaných a provozovaných tratí****)	km	9 511	9 501	9 499	9 444	9 365	1,00
– z toho elektrizovaných	km	2 982	2 943	2 926	2 893	2 843	1,01
– z toho dvou- a vícekolejných	km	1 866	1 845	1 875	1 878	1 929	1,01
Délka udržovaných kolejí	km	16 157	16 187	16 322	16 370	16 417	1,00
Vlakové km (všichni dopravci)	tis. vlkm	145 857	146 025	139 748	141 226	139 996	1,00
Dopravní výkon (všichni dopravci)	mil. hrtkm	50 553	52 044	51 207	53 856	55 054	0,97
Nápravové km (všichni dopravci)	mil. náprkm	4 262	4 404	4 351	4 583	4 658	0,97
Počet sledovaných vlaků		4 789 585	4 783 830	4 573 846	4 459 136	4 388 314	1,00
Plnění GVD u sledovaných vlaků*****)	%	91,7	90,4	89,9	90,3	90,7	1,01
Zpoždění vlaků vyšší kvality	minut/100 vlkm	2,1	1,4	2,4	3,5	4,5	1,50

*) Finanční údaje samostatného účetního okruhu provozování železniční dopravní cesty za rok 2003 jsou auditované v souladu s ustanovením § 10 zákona č. 77/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Finanční údaje za období roku 2004 jsou neauditované.

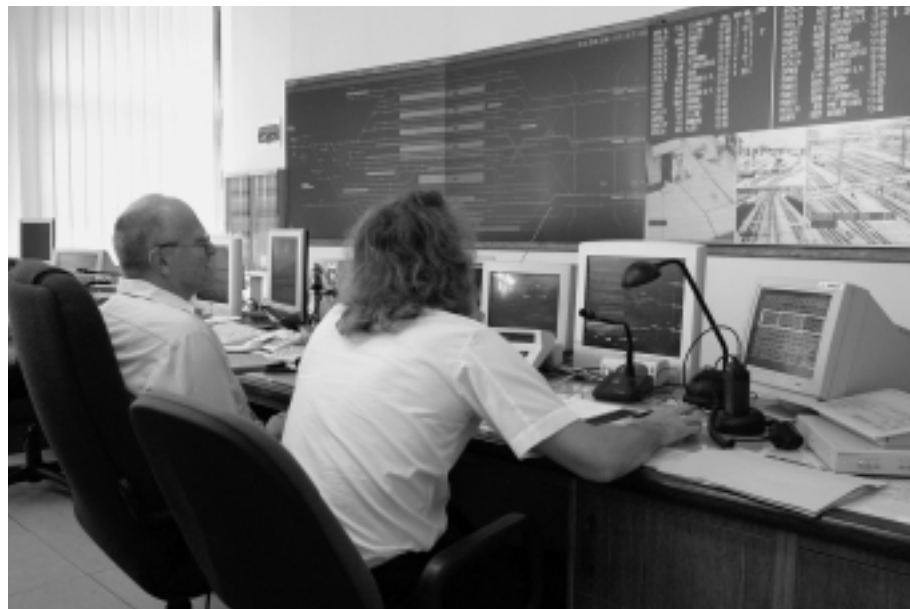
***) Údaje za roky 2000 až 2002 se týkají státní organizace České dráhy. Z tohoto důvodu nemusí být některé z těchto údajů srovnatelné s údaji za roky 2003 a 2004 vztahujícími se k činnosti Českých drah, a.s., jako jednoho ze dvou právních nástupců státní organizace České dráhy.

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

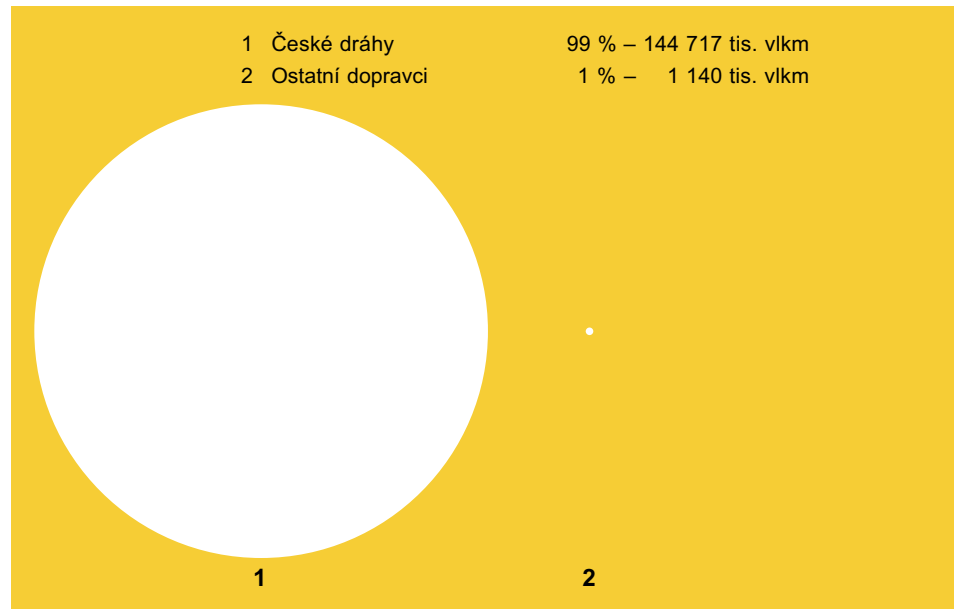
*****) V průběhu sledovaných období docházelo k upřesňování délek tratí v síti z důvodu přechodu z hektokilometrovníků na km. Vzhledem k této skutečnosti se celkové délky tratí meziročně liší.

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

Podíl dopravců na vlakových výkonech na tratích smluvně provozovaných ČD, a.s.



1 České dráhy	99 % – 144 717 tis. vlkm
2 Ostatní dopravci	1 % – 1 140 tis. vlkm



> Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku

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

Ukazatel	Měrná jednotka	2004	2003	2002*)	2001*)	2000*)	Index 04/03
Kolejová vozidla							
Elektrické lokomotivy stejnosměrné	ks	541	546	546	586	634	0,99
Elektrické lokomotivy střídavé	ks	245	247	247	247	248	0,99
Elektrické lokomotivy dvousystémové	ks	148	145	145	145	145	1,02
Motorové lokomotivy	ks	1 347	1 373	1 380	1 519	1 666	0,98
Parní lokomotivy	ks	22	22	22	21	20	1,00
Motorové vozy	ks	785	791	791	793	797	0,99
Elektrické motorové jednotky	ks	100	95	87	87	86	1,05
Nákladní vozy	ks	35 023	35 615	36 389	39 699	47 768	0,98
Osobní a zavazadlové vozy	ks	4 549	4 675	4 726	4 850	5 006	0,97
Železniční spodek a svršek							
Délka tratí celkem**)	km	6	7	9 499	9 444	9 365	0,86
Elektrizované tratě**)	km	3	3	2 926	2 893	2 843	1,00
Stavební délka kolejí celkem	km	621	606	16 322	16 370	16 417	1,02
Počet výhybkových jednotek***)	ks	2 801	2 708	28 666	28 989	29 303	1,03
Počet mostů	ks	7	7	6 677	6 678	6 688	1,00
Celková délka mostů	m	117	117	145 044	144 743	144 716	1,00
Sdělovací zařízení							
Počet telefonních ústředěn	ks	450	409	445	461	559	1,10
– z toho elektronické ústředny	ks	250	231	181	189	115	1,08
Dálková kabelizace	km	6 550	6 524	6 494	6 498	8 146	1,00
– z toho optické kabely	km	1 989	1 270	846	841	535	1,57
Místní rozhlas	ks	8	8	974	974	974	1,00
Nadzemní vedení u tratí	km	1 513	1 513	1 700	1 700	2 247	1,00

*) Údaje za roky 2000 až 2002 se týkají státní organizace České dráhy. Z tohoto důvodu nemusí být některé z těchto údajů srovnatelné s údaji za roky 2003 a 2004 vztahujícími se k činnosti Českých drah, a.s., jako jednoho ze dvou právních nástupců 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.

***) Za rok 2000 bez údajů Divize obchodně-provozní, o.z.



> Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku

Ostatní podnikání

Majetkové podnikání

V souladu se schválenou „Konceptí majetkového podnikání ČD“ a s „Opatřením generálního ředitele ČD k přehodnocení vztahů v oblasti majetkového podnikání u ČD“, jsme plnili konkrétní úkoly zejména v oblasti:

- > nedořešených majetkoprávních vztahů k těm nemovitostem, u kterých není vlastnické právo ČD jasně definováno,
- > urychleného dokončení přepsání majetku ČD do katastru nemovitostí v souladu se zákonem č. 77/2002 Sb.,
- > urychlení procesu projednávání obchodních případů prodeje zbytného nemovitého majetku.

Pro naplnění aktivní majetkové politiky a přizpůsobení se současnému trendu v oceňování majetku pro prodej, směnu, pronájem, běžně praktikovanému jak bankovními domy, tak realitními kancelářemi, vychází kupní ceny – po odsouhlasení dozorčí radou – z tržního ocenění, tzn. z ceny obvyklé, a při pronajímání nemovitého majetku ČD ceny vychází z „Cenové mapy ČD“, u níž se počítá s aktualizací na tržním principu. Tento princip bude dodržen vždy, když nebude pro naše obchodní aktivity výhodnější použít jiného způsobu ocenění. Celková výše schválených kupních cen v dozorčí radě k 31. 12. 2004 činila 203 780 783 Kč.

Do katastru nemovitostí bylo k 31. 12. 2004 na list vlastnictví ČD zapsáno 97 % nemovitého majetku ČD.

Na základě jednání vedení ČD a SŽDC byl vytipován movitý i nemovitý majetek ČD, který bude použit k úhradě závazku ČD vůči SŽDC. K naplnění tohoto úkolu bylo schváleno Opatření generálního ředitele ČD k prodeji vybraného majetku ČD organizaci SŽDC, resp. k nákupu vybraného majetku SŽDC společností ČD.

K 31. 12. 2004 jsme evidovali celkem 12 824 nájemních smluv na nebytové prostory a pozemky ve výši 388 milionů Kč.

S vítězi dvoustupňového výběrového řízení na poskytování služeb veřejnosti jednotlivých kategorií jsme v závěru roku 2004 podepsali rámcové smlouvy. Dílčí nájemní smlouvy podepíšeme v obvodu železničních stanic v síti ČD, ze které jsou vyjmuty žst. Praha hl. n., Praha – Masarykovo n., Karlovy Vary a Mariánské Lázně.

Prostřednictvím specializovaného odboru majetkového podnikání přímo řídíme nemovitostní projekty, např. revitalizace železničních stanic, přípravy a realizace vybraných nemovitostních projektu, např. v Praze, Brně, dále právo kontroly všech správců nemovitého majetku ČD v oblasti správy a majetkového podnikání a dále zpracování nabídek zbytného majetku pro realizaci na nemovitostním trhu.

Hlavním cílem činnosti společných podniků je revitalizace a komplexní rozvoj nemovitostí v majetku ČD formou vytváření nemovitostních projektů. Tyto projekty zaměřujeme zejména na nové využití potřebného nemovitého majetku ČD a připravujeme je s cílem jeho lepšího a výnosově i nákladově efektivnějšího užívání. Pojem revitalizace zahrnuje i instalaci nových funkcí nemovitostí, nových služeb a činností zajišťovaných pro naše zákazníky podnikatelskými subjekty na bázi obchodních smluv. Jednou z používaných metod k realizaci revitalizačních projektů je zakládání společných podniků. Naše aktivity se odvíjejí v následujících společných podnicích:

- > CD CENTRUM, a.s.; projekt Palace CD, rozvoj lokality žst. Brno hl. nádraží,
- > RailReal a.s.; rozvoj v lokalitě Nákladového nádraží Praha – Žižkov,
- > CR-City a.s.; projekt „Churchill Square“, lokalita Praha, ul. Italská a Seifertova,
- > Masaryk Station Development, a.s.; společný podnik založený dne 30. 6. 2004, zaměřený na revitalizaci a rozvoj lokality Masarykova nádraží v Praze,
- > ČD Reality a.s.; společný podnik založený dne 21. 7. 2004, za účelem provádění revitalizací železničních stanic ČD.



> Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku

Marketingové aktivity

Marketingová komunikace naší společnosti zahrnuje širokou škálu činností s jednotným cílem, a to účinně podpořit prodej zboží a služeb, které firma nabízí. Součástí marketingové komunikace je tak nejen mediální reklama, která zahrnuje televizi, tisk, rozhlas a venkovní reklamu, ale rovněž public relations, tedy vztahy s veřejností, přímý marketing, podporu prodeje, veletrhy a výstavy, internet, sponzoring a další formy „podlinkové“ komunikace.

Naše marketingová komunikace se v roce 2004 odvíjela podle připraveného Plánu marketingových aktivit. Vedle publicistického televizního Magazínu na kolejích jsme naše marketingové aktivity rozdělili do dílčích tematických okruhů:

- > produktové kampaně osobní a nákladní přepravy,
- > veletrhy a výstavy,
- > prezentační akce.

Produktové kampaně osobní a nákladní přepravy

Již v měsíci lednu jsme uskutečnili dvě rozsáhlé produktové kampaně osobní dopravy na podporu víkendové nabídky SONE+ a NOČNÍ SPOJE. Obě tyto kampaně spojuje jednotná linie grafiky na všech připravených tiskovinách, která si klade za cíl co největší informovanost našich současných i potencionálních zákazníků. Cestující se tak o obchodních novinkách mohou dozvědět nejen z klasických letáků a plakátů, ale také z city-lightů, reklamy na jízdenkách, inzerci v tisku a banneru na internetových stránkách, prozatím pouze na www.cd.cz. V druhé polovině roku jsem realizovali kampaň nákladní dopravy se zaměřením na nabídku termínované přepravy TermínCargo – přepravy s dohodnutým termínem dodání.

Veletrhy a výstavy

Účast na veletrzích chápeme především v kontextu s informováním a komunikací s odbornou veřejností. Umožňují přímou komunikaci s lidmi tvář v tvář, poskytují možnost osobního dialogu a prezentaci nabízených služeb. To jsou také důvody, proč se účastníme veletrhů a výstav v tuzemsku i zahraničí. Z konkrétních akcí jmenujme veletrhy v Brně, Bratislavě, Curychu, Kolíně nad Rýnem nebo v Moskvě.

Prezentační akce

Kromě klasických reklamních aktivit se již pravidelně se svou prezentací účastníme na nejrůznějších akcích. Těmito prezentacemi nejenže chceme podpořit samotnou akci, ale zároveň vnést do povědomí veřejnosti, že železnice není jen cestování za prací a do škol, ale nabízí i širokou škálu dalších doplňkových služeb. Začátkem roku jsme uspořádali ČD Cargo Konferenci v Luhačovicích s prezentací naší obchodní a tarifní politiky. Společně s organizátory jsme se podíleli na těchto akcích: Mistrovství světa v ledním hokeji (24. 4. – 9. 5. 2004, Praha, Ostrava), Bambiriáda (20. – 23. 5. 2004), Mezinárodní festival filmů pro děti a mládež (30. 5. – 5. 6. 2004, Zlín), Znojemský hrozen (6. – 9. 9. 2004, festival televizních a rozhlasových pořadů o gastronomii), Den železnice (25. 9. 2004), Betlémské světlo (tradiční rozvoz světla z města Betléma v předvánočním čase). To je jen výběr z celé škály činností, na kterých se svou účastí podílíme. V rámci zlepšení komunikace se zákazníky nákladní přepravy jsme uskutečnili sportovní a společenské akce ČD Cargo Cup 2005, Společenský vánoční večer v divadle Jiřího Grossmanna a tenisový turnaj.

Výzkum a vývoj

Výzkumné a vývojové úkoly realizované Českými drahami v roce 2004 navazovaly na trend výzkumu a vývoje z minulých let, který se zaměřoval na podporu bezpečnosti, rychlosti, kvality a dostupnosti železniční dopravní cesty pro zákazníky. Stále více se rozvíjí aktivity v oblasti regionální veřejné osobní dopravy zaměřené především na zapojení železnice do systému dopravní obsluhy významných center a jejich příměstských oblastí. V souvislosti se vstupem ČR do EU se i nadále podílíme na řešení úloh spojených s technickou harmonizací a interoperabilitou v železniční dopravě.



> Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku

Oproti předchozím rokům jsme začali v podstatně vyšší míře využívat externí zdroje k financování úkolů technického rozvoje. Ve spolupráci se SŽDC se nám podařilo získat příspěvek v celkové výši 6 971 000 Kč ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) na studijní a expertní činnost. Z tohoto příspěvku byly hrazeny následující úkoly technického rozvoje:

- > bezpečnost dopravy v železničních tunelech,
- > databáze hlukových zdrojů na železniční infrastruktuře,
- > územně technická studie modernizace a elektrizace traťového úseku Mladá Boleslav – Turnov,
- > zapojení železnice do systému pražských regionálních železničních linek a projektová dokumentace k územnímu řešení na nové terminály osobní dopravy,
- > aplikace evropského vlakového zabezpečovače – podpora pilotního projektu ETCS,
- > koncepční studie řešení železniční dopravy v uzlu Karlovy Vary,
- > územně kolejová studie trasy Hlučín–Ostrava.

Iniciovali jsme vyhlášení témat dílčího programu Ministerstva dopravy ČR v rámci Národního programu výzkumu a zároveň jsme se podíleli na zpracování přihlášek a zajištění řešitelů pro tato témata. Jde především o témata z oblasti podpory logistiky a kombinované přepravy. Projekty schválené v rámci tohoto programu budou řešeny v průběhu roku 2005 a celkový příspěvek na jejich realizaci dosahuje výše téměř 20 mil. Kč.

Díky výše uvedeným iniciativám se nám tak podařilo zachovat objem řešených úkolů technického rozvoje srovnatelný s předchozími roky při snížení vlastních nákladů na jejich realizaci.

Další okruhy úkolů technického rozvoje představovaly především studie podporující racionalizační opatření v rámci řízení provozu, bezpečnost provozu a zapojení ČD do logistických systémů.

Rovněž jsme kontinuálně pokračovali v aktivitách v oblasti podpory při získávání akreditací a uznání národních „notify bodies“ – míst, která budou mít mezinárodní certifikáty pro vydávání technicko-technologických dokumentů v rámci EU – a dalších podkladů pro získání povolení k provozu vozidel a i k získání dalších atestů v oblasti drážní dopravy. Tento přístup v dlouhodobém horizontu přinese redukci nákladů i čas v legislativně-technologických procesech při získávání národních, ale především mezinárodních atestací pro nově vyvíjené technologické celky nezbytné pro provozování železnice.

Jedním ze základních trendů v oblasti výzkumu, technického rozvoje a standardizace je i co nejvyšší míra kooperace s mezinárodními subjekty. Pokračovali jsme v trendu udržování kontaktů s mezinárodními organizacemi (UIC, AEIF, CER aj.) a rozšiřujeme tyto aktivity i na další organizace tak, abychom naše podnikatelské aktivity zapojovali do mezinárodních i multimodálních aktivit, které jsou velmi často ze strany Evropské unie cíleně podporovány politicky i ekonomicky.

Jednou ze základních systémových podpor výzkumu a technického rozvoje Evropy jsou tzv. „Rámcové programy – FRAMEWORK PROGRAMMES“, které již vstoupily do svého šestého pětiletého cyklu. Naše společnost se zapojila již do 4. Rámcového programu účasti v projektu „APOLO – Advantage Position Locator“. V rámci pátého cyklu těchto programů naše firma již cíleně směřovala své nabídky účasti v řešitelských mezinárodních konsorciích. Výsledkem je probíhající účast ČD za finanční podpory EU v následujících projektech 5. rámcového programu:

- > INTERFACE (Improvement of iNtermodal TERminal Freight operation at border Crossing tErминаl),
- > FACT (FAst and Comfortable Train).

Během roku 2004 jsme se zapojili do řešitelských konsorcií některých projektů šestého rámcového programu EU a prostřednictvím Výzkumného ústavu železničního, o.z., i do „Sítě Excellence“ EURNEX, výzkumné sítě propojující více než šedesát institucí (vysokých škol a výzkumných ústavů z celé Evropy) zaměřených na železniční problematiku. Koncem roku byly za naší účasti, jako partnera řešitelských konsorcií, zahájeny práce na projektech:

- > InteGRail – čtyřletý projekt věnovaný problematikám detekce a přenosu informací o kritických stavech vozidel a infrastruktury a optimalizace údržbové a opravárenské činnosti,
- > EUROPAC – European Optimised Pantograph Catenary Interface – projekt k nastavení základních parametrů vazby mezi trolejí a sběrači vozidel.



> Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku

V rámci výzev k podávání projektů hodláme i nadále usilovat o aktivní zapojení do pracovních konsorcií, především v oblastech, které budou muset být v rámci podniku řešeny ať již s pomocí zdrojů EU, nebo i bez nich.

V rámci Mezinárodní železniční unie (UIC) – prvotního mezinárodního normotvorného a standardizačního orgánu železnic – jsme, jako právní nástupce zakládajícího člena (býv. ČSD), pokračovali v aktivní činnosti formou účasti v orgánech organizace. Naše společnost bude prostřednictvím svých zástupců i nadále ovlivňovat směřování mezinárodního železničního výzkumu a technického rozvoje do oblastí blízkých jeho vlastní technické i obchodní politice.

Dále budeme posilovat již zahájené aktivity v oblasti tvorby norem a technických standardů na úrovni Evropské unie. Již proběhlo nominování zástupců ČD do AEIF (European Association for Railway Interoperability). Můžeme tak kontinuálně ovlivňovat evropskou normotvornou činnost v oblasti technické, bezpečnostní i organizační legislativy drážní dopravy, stejně tak jako právní normy v oblasti politicky i ekonomicky velice citlivého životního prostředí.

Informatika

Při budování informačních systémů v roce 2004 jsme naši pozornost a úsilí zaměřovali zejména na následující oblasti:

- > podpora racionalizačních opatření,
- > podpora procesně produktového řízení,
- > zvýraznění orientace na zákazníka,
- > konsolidace provozu celosíťových aplikací.

IT podpora v osobní přepravě ČD zaznamenala razantní změnu dokončením rozhodujících funkcí nového on-line odbavovacího systému PARIS a jeho rozvinutím do většiny železničních stanic. Bylo nakoupeno 500 nových přenosných osobních pokladen (POP) pro průvodčí a 1120 čteček čipových karet k těmto zařízením jako jeden z kroků podnikového karetního programu. České dráhy se aktivně zapojily do odbavovacích systémů IDS v Brně, Plzni a na východě Čech. Za klíčovou považujeme standardizaci odbavení s čipovými kartami ve veřejné dopravě v Česku, kterou jsme v roce 2004 iniciovali.

V oblasti nákladní dopravy a přepravy jsme zahájili ověřovací provoz jádra ÚDIV (Ústřední dirigování vozů). Modul optimalizace vyrovnavky vozů pracuje s novou maticí spojů. Vyvinuli jsme nástroje pro vozové dispečery a disponenty. Významným krokem bylo zprovoznění webového portálu nákladní přepravy – cdcargo.cz, který se stal hlavním informačním kanálem pro zákazníky ČD Cargo. Portál zkonsolidoval informace do té doby roztroušené na mnoha místech. Postupně jsou do něj zapojovány původně samostatné aplikace. Zcela novými funkcemi jsou Spona (vyhledání spojení) a Katalog vozů.

V oblasti řízení provozu jsme existující systémy SENA a ISOR upravili na nové podmínky vyvolané vstupem do EU doplněním funkcí pro prodej a evidenci využití kapacity dráhy.

V oblasti provozuschopnosti dopravní cesty jsme pokračovali v řešení aplikačních software na intranetovské technologii. Zahájili jsme řešení grafické podpory pasportních informačních systémů s postupnou implementací i na systémy provozní. Nově jsme definovali potřeby provozního informačního systému a zahájili přípravné práce na řešení jednotného systému.

Rozvoj našeho účetního informačního systému SAP R/3 v roce 2004 probíhal ve shodě s Plánem rozvoje systému SAP R/3 při dodržení cílového termínu. Byl nastartován proces řešení jednotlivých modulů s tím, že jako první byla dokončena komponenta EDM (Správa energetických dat). Produktivní provoz byl zahájen 1. 7. 2004.



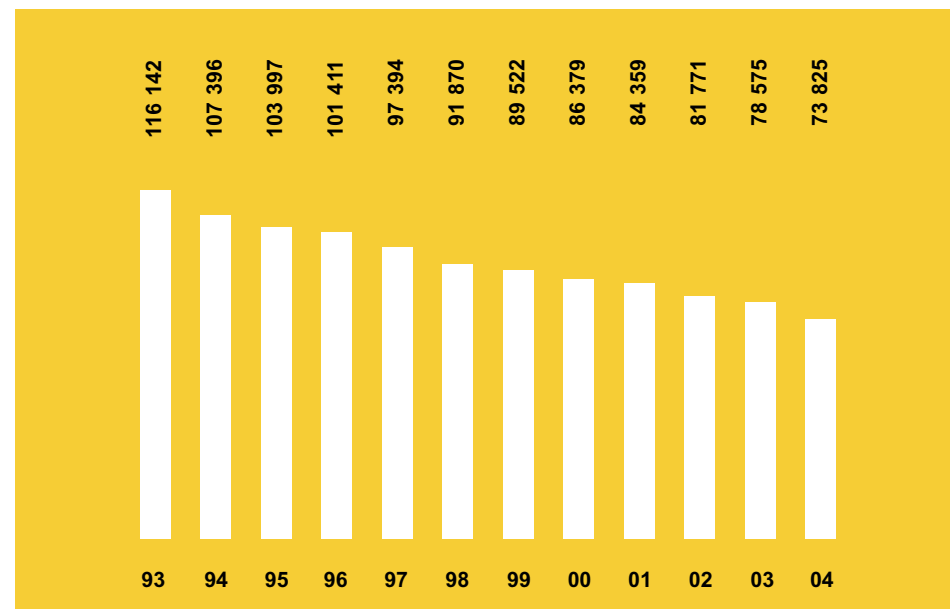
> Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku

Zaměstnanecká politika a sociální program

V roce 2004 jsme pokračovali v realizaci přijatých opatření ke zlepšení ekonomické situace a zvýšení produktivity práce. V rámci těchto opatření pokračovala v personální oblasti optimalizace počtu zaměstnanců s cílem zlepšit věkovou a profesní strukturu při současném zachování efektivní zaměstnanosti.

Rozvíjela se také smluvně zakotvená spolupráce s vybranými učiteli, středními a vysokými školami při přípravě absolventů – našich budoucích zaměstnanců – zaměřená na omlazení zaměstnanecké základny. Máme uzavřeny dohody o spolupráci s osmi vysokými školami a jedenácti středními 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 vzdělávání se zaměřením na realizaci kariérových drah a podíl na zadávání témat bakalářských, diplomových a disertačních prací.

Vývoj průměrného evidenčního počtu zaměstnanců přepočtený na plně zaměstnané v letech 1993 až 2004



V souladu s platnou legislativou a ve spolupráci s odborovými orgány jsme zajišťovali oblast bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, zlepšování pracovních a sociálních podmínek zaměstnanců a formou preventivní péče a ozdravných pobytů i oblast zvyšování ochrany zdraví.

Oproti roku 2003 se průměrný evidenční počet zaměstnanců ČD přepočtený na plně zaměstnané snížil o 4750 osob na 73 825. Fyzický počet zaměstnanců k 31. 12. 2004 činil 71 995 osob a oproti roku 2003 se snížil o 5561.

> Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku

Pro zmírnění nežádoucích sociálních a společenských dopadů při snižování zaměstnanosti v důsledku transformace ČD byl i v roce 2004 uplatňován Doprovodný sociální program Českých drah na léta 2001–2005, který schválila vláda České republiky. Tento program zahrnuje, nad rámec ustanovení právních předpisů, 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.

V roce 2004 dosáhla průměrná mzda ze mzdových nákladů bez ostatních osobních nákladů na Českých drahách výše 18 463 Kč. Ve srovnání s rokem 2003 to znamená nominální nárůst o 5,4 %.

V souladu s platnými právními předpisy byl v roce 2004 Sociální fond Českých drah využíván pro zaměstnance organizace především:

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

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 rok 2004.

Železniční zdravotnictví

Železniční zdravotnictví zajišťuje komplex závodní preventivní péče pro zaměstnance společnosti i pro zaměstnance externích zaměstnavatelů, diagnostickou a léčebnou zdravotní péči o železniční zaměstnance s možností doplňkového poskytování uvedených služeb externím subjektům. Železniční zdravotnictví poskytuje zdravotní péči ambulantní i ústavní.

Železniční nemocnice v Praze a pět železničních poliklinik (v Plzni, Nymburku, České Třebové, Olomouci a Ostravě) zajišťují dlouhodobě dobře dostupné komfortní ucelené služby kvalifikovanými odborníky různých lékařských oborů v jednom místě a mají zkušenosti s poskytováním závodní preventivní péče pro podniky různého zaměření.



> Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku

Společnost a okolí

Mezinárodní vztahy

V období bezprostředně předcházejícím vstupu České republiky do Evropské unie a zejména po vstupu ČR do EU jsme díky intenzivnímu zapojení do činnosti mezinárodních organizací a úspěšně se rozvíjející dvoustrannou a mnohostrannou spoluprací přispívali k vytvoření optimálních podmínek pro integraci českého železničního systému do evropských struktur, a napomáhali tak k vytvoření podmínek, které nám následně umožní obstát v tvrdé konkurenci jak v rámci Evropské unie, tak i v kvalitativně novém prostředí, které vznikne po úplné aplikaci evropské železniční legislativy.

Naše zájmy jsme prosazovali zejména ve dvou nejvýznamnějších mezinárodních železničních organizacích – Společenství evropských železnic (CER) a v Mezinárodní železniční unii (UIC).

Pro zapojení Českých drah do činnosti Společenství evropských železnic (CER) byla charakterická snaha o prosazování vlastních stanovisek v dokumentech celoevropské platnosti, která byla po vstupu ČR do EU doplněna aktivním lobbyingem u poslanců Evropského parlamentu, jehož cílem bylo zmírnit negativní dopad některých opatření připravovaného tzv. III. železničního balíčku na nákladní dopravu.

V rámci UIC se nám podařilo prosadit zachování Mise Východ – Západ UIC, které České dráhy předsedají již od roku 1999, i v rámci nových struktur UIC, které vznikají v důsledku reformy této organizace. Mise Východ – Západ tak zůstane i nadále významným nástrojem napomáhajícím rozšiřování vlivu UIC dále na východ, a tím i posunutí hranic evropského integrovaného železničního systému mimo rámec Evropské unie, což by mělo ve svém důsledku vést ke zlepšení železniční dopravy mezi státy Unie a okrajovými oblastmi Evropy.

V rámci Evropské asociace pro železniční interoperabilitu (AEIF) jsme prostřednictvím našich zástupců jak ve vrcholných orgánech, tak i v pracovních skupinách pro zpracování technických specifikací interoperability pro konvenční železniční dopravu hájili naše stanoviska v zájmu harmonického rozvoje celého českého železničního systému.

Stejně aktivně jsme působili i v Organizaci pro spolupráci železnic (OSŽD) – v tomto funkčním období předsedají České dráhy V. komisi OSŽD pro technické otázky.

V září 2004 byly České dráhy přijaty za člena Mezinárodního koordinačního výboru pro transsibiřské přepravy. Členství v této organizaci nám umožní výrazně posílit naše postavení na trhu nákladní dopravy, zejména pokud jde o přepravy zboží mezi Evropou a Dálným Východem.

V rámci dvoustranných vztahů jsme se zaměřili zejména na přípravu nových smluv o pohraniční dopravě mezi ČD, polskými PKP a rakouskými ÖBB. Smlouvy jsou připravovány tak, aby plně odpovídaly podmínkám daným evropskou železniční legislativou a nahradí dnes již překonaná Pohraniční ujednání. Ujednání mezi ČD a slovenskými ŽSR z roku 1997 bylo v roce 2004 aktualizováno, příprava nové smlouvy bude zahájena až po dokončení reorganizace slovenských železnic.

Ochrana životního prostředí

Ochrana životního prostředí je jednou ze základních podmínek existence lidské společnosti. Je to cílevědomá činnost regulovaná mezinárodními úmluvami. Evropské společenství této problematice přisuzuje prvořadý význam a usměřňuje ochranu životního prostředí rozsáhlým systémem právních předpisů.

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 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. Předpokladem pro plné uplatnění železnice na přepravním trhu je však harmonizace podmínek podnikání v dopravě a internalizace externích nákladů dopravy.



> Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku

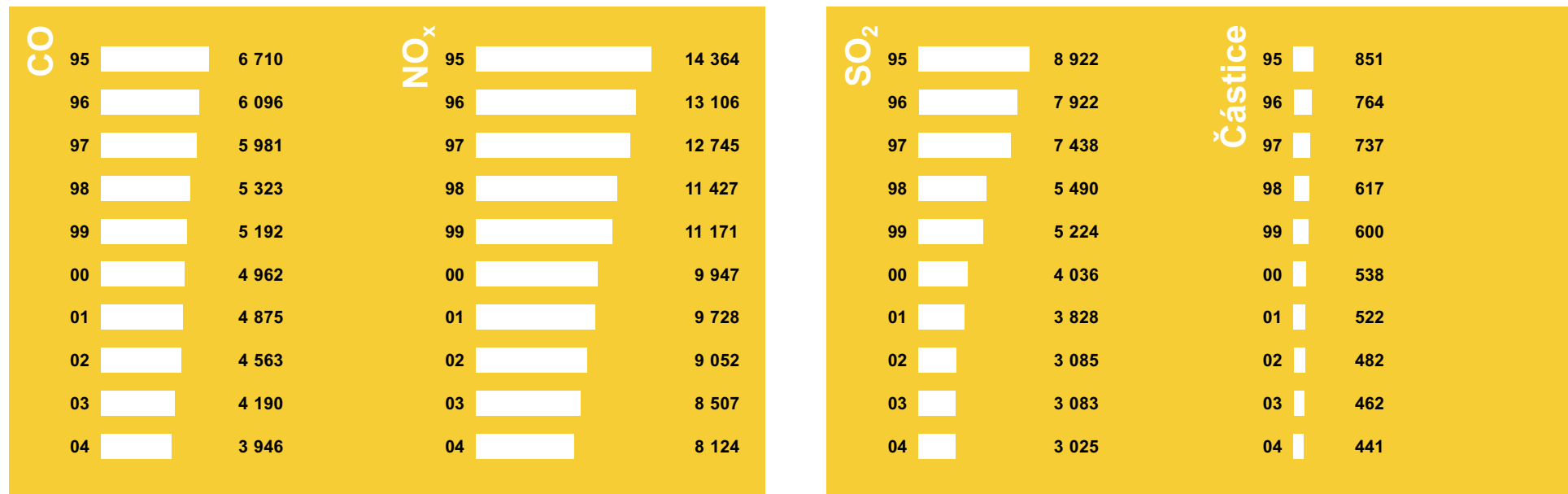
České dráhy věnují ochraně životního prostředí trvale velkou pozornost. Naše úsilí se v oblasti ekologie soustřeďuje do tří směrů:

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

V rámci našich aktivit v oblasti ochrany životního prostředí se snažíme snižovat spotřebu pitné i užitkové vody, usilujeme o redukci objemu emisí škodlivin do ovzduší, snižování hlukové zátěže a pečujeme o zeleň podél železničních tratí. Jako jedna z mála firem v České republice máme zaveden vnitřní účetní systém umožňující sledování nákladů na ochranu životního prostředí a každoročně zpracováváme vnitřní ekologický audit, jehož výsledky jsou využívány pro statistické účely dané zákonem. V roce 2004 jsme pokračovali v projektu zavádění environmentálního manažerského systému podle ISO 14001. V závěru roku 2004 proběhla úspěšná recertifikace tohoto systému v železničním uzlu Liberec, zahrnující depo kolejových vozidel (DKV), železniční stanici (žst.) i správu dopravní cesty (SDC).

Rok	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995
CO (tuny)	3 946	4 190	4 563	4 875	4 962	5 192	5 323	5 981	6 096	6 710
NO _x (tuny)	8 124	8 507	9 052	9 728	9 947	11 171	11 427	12 745	13 106	14 364
SO ₂ (tuny)	3 025	3 083	3 085	3 828	4 036	5 224	5 490	7 438	7 922	8 922
Částice (tuny)	441	462	482	522	538	600	617	737	764	851

Vývoj emisí škodlivin do ovzduší z provozu železniční dopravy (tuny)



V roce 2004 jsme na činnost související s ochrannou jednotlivých složek životního prostředí vynaložili více než 433 mil. Kč, z toho na údržbu zeleně téměř 129 mil. Kč. Z částky 433 mil. Kč provozních nákladů připadá 139,5 mil. Kč na činnosti realizované na základě smlouvy se SŽDC. Zároveň jsme snížili počet středních zdrojů znečišťování o 8 a počet technologických zdrojů znečišťování o 4. Ve srovnání s rokem 2003 jsme také snížili produkci odpadů o 9000 tun.



> Finanční situace

Rozvaha

V období od 31. 12. 2003 do 31. 12. 2004 se hodnota dlouhodobého majetku společnosti zvýšila o 2,49 mld. Kč a dosáhla 38,73 mld. Kč, tj. 81,9 % z celkových aktiv. Oběžná aktiva společnosti tvořená zásobami, pohledávkami a krátkodobým finančním majetkem se v období od 31. 12. 2003 do 31. 12. 2004 snížila o 0,47 mld. Kč na hodnotu 8,55 mld. Kč, tj. 18,1 % z celkových aktiv. Hodnota vlastního kapitálu společnosti se v účetním období snížila o 0,74 mld. Kč na 37,58 mld. Kč, tj. 79,4 % z celkových pasiv. Základní kapitál společnosti činil 20,00 mld. Kč, tj. 42,3 % z celkových pasiv. Cizí zdroje činily se ve sledovaném období zvýšily o 2,77 mld. Kč na 9,60 mld. Kč, tj. 20,3 % z celkových pasiv.

Investiční činnost

Plán použití vlastních zdrojů na pořízení dlouhodobého majetku (investice) vycházel ze schváleného Podnikatelského plánu Českých drah pro rok 2004 a byl stanoven ve výši 1 391,4 mil. Kč.

Cizí zdroje ze SFDI z celkového plánu investiční činnosti pro rok 2004 byly stanoveny ve výši 956,2 mil. Kč. Uvedené prostředky jsme obdrželi na investice na majetku naší společnosti od SŽDC, s.o., na základě smlouvy uzavřené mezi SFDI, SŽDC, s.o., a ČD, a.s. Plán úvěrů ve výši 5246 mil. Kč byl určen na úhradu nových a modernizovaných kolejových vozidel pro osobní a nákladní dopravu.

Celkově byly investice čerpány ve výši 5441,7 mil. Kč, což činilo 71,7 % ročního plánu.

		2004	2003	2002*)	2001*)	2000*)
Investice celkem	mil. Kč	5 441,7	2 683,1	17 372,7	16 152,7	15 693,6
z toho osobní doprava	mil. Kč	2 488,8	1 081,6	743,2	930,2	1 871,0
z toho nákladní doprava	mil. Kč	289,5	4,7	509,3	351,4	267,0
z toho infrastruktura	mil. Kč	2 118,3	1 191,3	15 604,0	14 286,5	12 866,4
z toho ostatní	mil. Kč	545,1	405,5	516,2	557,7	689,2
Investiční dotace	mil. Kč	1 149,6	1 053,3	10 784,1	5 822,4	6 195,0
Vlastní investice	mil. Kč	4 292,1	1 629,8	6 588,7	10 330,3	9 498,6

*) Údaje za roky 2000 až 2002 se týkají státní organizace České dráhy. Z tohoto důvodu nemusí být některé z těchto údajů srovnatelné s údaji za roky 2003 a 2004 vztahujícími se k činnosti Českých drah, a.s., jako jednoho ze dvou právních nástupců státní organizace České dráhy.



> Finanční situace

Výkaz zisku a ztráty

Výsledek hospodaření ČD, a.s., za rok 2004 byl dosažen při celkových tržbách a výnosech 45 982 mil. Kč a při celkových nákladech 46 603 mil. Kč, včetně účetních odpisů 2492 mil. Kč. Oproti podnikatelskému plánu bylo dosaženo nižších tržeb a výnosů o 423 mil. Kč, tj. plnění dosáhlo 99,1 %. Celkové náklady se oproti podnikatelskému plánu snížily o 800 mil. Kč, tj. skutečnost činila 98,3 % plánu.

Financování

Financování naší společnosti bylo zajišťováno z prostředků získaných vlastní činností, z dotací určených na úhradu prokazatelné ztráty ze závazků veřejné služby, z dotací pro investiční výstavbu, opravy a udržování dopravní cesty a z úvěrů garantovaných státem.

Příspěvek na ztrátu dopravce z provozu veřejné osobní drážní dopravy, příspěvek na provoz kombinované dopravy a úhrada ztráty související se zavedením žakovského jízdného byly Českým drahám poskytovány ze státního rozpočtu prostřednictvím kapitoly Ministerstva dopravy ČR a z rozpočtů jednotlivých krajů na základě uzavřených smluv.

Finanční prostředky na financování výstavby, modernizaci, opravy a udržování dopravní cesty ve veřejném zájmu byly v tomto roce Českým drahám poskytovány Státním fondem dopravní infrastruktury a Správou železniční dopravní cesty na základě uzavřených smluv.

Dále byly Českým drahám poskytnuty neinvestiční dotace Ministerstvem dopravy ČR na projekty výzkumu a vývoje a Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy ČR na podporu vybraného programového projektu výzkumu a vývoje v rámci programu EUREKA.

System řízení rizik

V roce 2004 jsme v omezeném rozsahu využívali zajišťovací deriváty a jejich širší využití v nejbližší době neplánujeme, a to z následujících důvodů:

- > Zajištění kurzového rizika probíhá již několik let formou tzv. „přirozeného hedgingu“, což znamená, že pravidelné měsíční příjmy ČD v cizích měnách (zejména v EUR) se konvertují do CZK až po úhradě veškerých výdajů v EUR v daném měsíci. Konverze cizích měn probíhá na základě zvláštní dohody s bankou, kdy je používán co nejvýhodnější kurz, který je v daném časovém pásmu dostupný. V roce 2004 byl podíl EUR výdajů na EUR příjmech cca 18,5 %, avšak v dalších letech se bude vlivem zahájení splácení investičních úvěrů vedených v EUR významně zvyšovat.
- > Zajištění úrokového rizika je velmi problematické, protože všechny naše stávající investiční úvěry a jim podobné cizí finanční zdroje (např. EUROWIMA) jsou včetně příslušenství kryty státní zárukou – zajištění kurzového rizika by proto muselo být požadováno, resp. odsouhlaseno, ručitelem. Vzhledem k nízké volatilitě úrokových sazeb na bázi PRIBOR, resp. EURIBOR, Ministerstvo financí ČR jako ručitel zajištění úrokových ani kurzových rizik nepožadovalo. Úrokové sazby jsou konstruovány na plovoucí bázi EURIBOR + marže.



> Finanční situace

Cenová, úvěrová a likvidní rizika a rizika související s tokem hotovosti sledujeme následujícím způsobem:

Cenové riziko:

- > Během roku 2004 nedošlo ke změně cen obyčejného jízdného v osobní dopravě a výše státem nařízených slev vyjádřené zvláštním jízdným. Cena jízdného v osobní dopravě je cenou věcně usměrněnou. V oblasti osobní dopravy byla Smlouva se státem na závazek veřejné služby podepsána v listopadu 2004 a s Krajskými úřady v měsících únor až říjen 2004. Na kraje byla v roce 2004 převedena část financování ztráty ze závazku veřejné služby jako účelová dotace.
- > Ceny v nákladní dopravě jsou tvořeny v souladu s „Cenovou politikou v nákladní přepravě ČD“, schvalovanou představenstvem ČD. Základním principem vyjednávání o ceně za přepravu je stabilizace cen platných v uplynulém roce s maximální možnou mírou cenového, resp. objemového nárůstu. V konkurenčním střetu se silničními nebo železničními dopravci je však nutné v individuálních případech přizpůsobit naše ceny prodejnosti přepravní služby.
- > Vzhledem k tomu, že nákupy, rekonstrukce a modernizace vozidel i jejich financování z externích zdrojů jsou obvykle zakázkami nadlimitními, využívali jsme k optimalizaci jejich ceny do 30. 4. 2004 platné znění zákona č. 199/1994 Sb., o zadávání veřejných zakázek, a od 1. 5. 2004 ustanovení zákona č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách. Takto dosažené ceny jsou konečné a nepodléhají dalším změnám ze strany dodavatelů (např. z důvodu inflace v daném odvětví apod.).
- > Pro dosažení optimální ceny oprav a rekonstrukcí dále využíváme opotřebené, ale opravitelné díly (např. dvojkolí, podvozky) z vozů navržených k likvidaci. Tím se snižuje cena takových oprav a rekonstrukcí.

Riziko likvidity:

- > Na úrovni ředitele odboru finančního je zřízena „Finanční komise“, která pravidelně každý týden hodnotí vývoj likvidity a tok hotovosti ve srovnání s plánem příjmů a výdajů ve vazbě na schválený „Podnikatelský plán ČD“ pro běžný rok. Na základě těchto analýz provádí rozhodnutí o úhradě závazků, využití kontokorentního úvěru apod.
- > Pro vyrovnání náhlého výpadku v toku hotovosti je připraven u Komerční banky, a.s., (KB) kontokorentní rámec ve výši CZK 400 mil. Kontokorentní úvěr nebyl v roce 2004 čerpán, neboť naše disponibilní zdroje umožňovaly hradit závazky společnosti ve lhůtě splatnosti.
- > Pro krátkodobé zhodnocení finančních prostředků uložených na běžných účtech vedených u KB využíváme přínosů z evidenčního cash poolingů a z krátkodobých úložek příjmů z přepravy na termínovaný vklad vedený u ČSOB, a. s., Praha.

Kreditní riziko:

- > V průběhu celého hospodářského roku probíhá pravidelné týdenní monitorování pohledávek a závazků podle jednotlivých firem a délky prodlení. Zvláštní pozornost věnujeme pohledávkám nad 60 dnů splatnosti.
- > V souvislosti s výše uvedeným využíváme ke zlepšení likvidity a ke snižování pohledávek a závazků aktivně politiku zápočtů vzájemných pohledávek a závazků se zvláštním zřetelem na pohledávky nad 60 dnů splatnosti.

V roce 2005 a následujících obdobích budeme i nadále využívat výše popsané nástroje, zejména naplňování příjmových a výdajových položek podle schváleného Podnikatelského plánu ČD na rok 2005, přirozený hedging, pravidelné sledování vývoje likvidity ve vztahu k vývoji pohledávek a závazků. Předpokládáme, že k vymáhání obtížně dobytých pohledávek začneme využívat externí právní kancelář. Rovněž zvažujeme možnost využívat postupování rizikových pohledávek zájemcům obchodujícím s pohledávkami.



> Očekávaný vývoj, cíle a záměry

Strategický rozvoj Českých drah je primárně orientován na efektivní vnitřní fungování samotné firmy. První dva roky existence ČD v podobě akciové společnosti byly ve znamení zahájení a realizace složitých procesů vnitřní přeměny s cílem nastolit standardní podnikatelské principy do systému řízení společnosti. Ve zkvalitňování řízení společnosti budeme pokračovat i v následujících letech.

Rozvoj naší firmy ve své strategické rovině vychází z plnohodnotného členství České republiky v Evropské unii. Z této skutečnosti vyplývá nezbytná přeměna ČD do pozice firmy, jež je nedílnou součástí vnitřního trhu Evropské unie. Otevírání železničního trhu zahraniční konkurencí s sebou přináší neopomenutelná rizika, současně však pro naši společnost znamená i podstatné příležitosti (zvýšení poptávky po přepravě, možnost vstupu na lukrativní zahraniční trhy). V konkurenčním boji hodláme uspět a stát se respektovanou dopravní společností v rámci evropského dopravního prostoru.

Naše podnikatelské aktivity realizujeme na dopravním trhu s rozvinutým konkurenčním prostředím. Trh nákladní a osobní dopravy je charakteristický velmi silnou „neželezniční“ konkurencí. Železniční trh je v nákladní dopravě vedle Českých drah obsluhován již od roku 1995 významnou skupinou třetích dopravců, jejichž konkurenční síla se postupně zvyšuje. Dále je český železniční trh od 1. května 2004 otevřen nejen domácí drážní konkurencí, ale v mezinárodní nákladní dopravě i držitelům licence k provozování železniční nákladní dopravy z kteréhokoli členského státu Evropské unie (s přístupem na vybranou síť tratí celostátní dráhy).

Další otevírání železničního trhu v České republice by mělo probíhat koordinovaně s vývojem v ostatních členských státech Evropské unie. Záměrem Unie je postupně vybudování jednotného dopravního prostoru napříč členskými státy. Tento záměr se v úvodní etapě realizuje v rozsahu vybrané sítě transevropských tratí pro nákladní dopravu nesoucí označení TERFN. Po uplynutí přechodného období bude v roce 2006 otevřena veškerá železniční síť v EU konkurencí v mezinárodní nákladní dopravě a nejpozději v roce 2007 dojde k úplnému otevření železničního nákladního trhu (spočívající ve zpřístupnění trhu vnitrostátní nákladní dopravy konkurencí z jiných členských států). V případě železniční osobní dopravy se předpokládá otevření trhu nejprve v oblasti mezinárodní dopravy, a to v horizontu let 2008 až 2010.

Na přelomu dubna a května 2004 schválily orgány společnosti (představenstvo, dozorčí rada, řídicí výbor) koncepční materiál s názvem Strategický rozvoj Českých drah. Tento dokument je nástrojem strategického rozvoje firmy a jejího strategického řízení. V dokumentu je společně s principy strategického řízení společnosti definována desetiletá vize ČD a vymezeny konkrétní rozvojové strategie v pětiletém časovém horizontu. Strategii společnosti průběžně aktualizujeme tak, aby respektovala jak vývoj vnějšího prostředí, tak i dosažený pokrok v rámci vnitřní restrukturalizace ČD.

Strategie Českých drah je postavena na třech základních pilířích rozvoje společnosti ve střednědobém horizontu, kterými jsou:

- > aktivní obchodní politika,
- > integrované snižování celého spektra nákladů (s důrazem na rozhodující nákladovou složku – tj. osobní náklady) a realizace vnitřních změn ve společnosti (reinženýring, zavádění procesního a produktového řízení, ekonomizace činností),
- > přizpůsobení struktury společnosti vývoji vnějšího prostředí spočívající v přechodu na strategický řídicí holding, čímž se vytvoří předpoklady pro zapojení Českých drah do nadnárodních a regionálních struktur a pro kapitálové posílení společnosti.

Každý z uvedených principů je nutnou – nikoliv však postačující – podmínkou pro udržení Českých drah na trhu. Strategie podnikání Českých drah je proto založena na souběžné realizaci všech tří principů.



> Očekávaný vývoj, cíle a záměry

Osobní doprava

Na základě marketingových principů členíme osobní dopravu do dvou základních obchodních segmentů:

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

Podnikání v segmentu dálkové osobní dopravy budeme směřovat k zajištění konkurenceschopné nabídky spojení mezi rozhodujícími místy v ČR a zahraničí. Snaha o obhájení pozic na trhu vede k rozčlenění výkonů dálkové osobní dopravy na výkony prováděné v nadstandardní a standardní kvalitě. Mezinárodní doprava přitom bude zajišťována především výkony v nadstandardní kvalitě.

Dominantní část výkonů v segmentu regionální osobní dopravy realizujeme na principu veřejné služby. Konkurenční zahraniční dopravci a nadnárodní uskupení, která podnikají v tomto segmentu za našimi hranicemi, se již připravují ke vstupu na trh v České republice. Naše podnikání v tomto segmentu hodláme postavit na úzké spolupráci s objednateli veřejných služeb – kraji. Proti nadnárodním konkurentům máme jen omezené možnosti (nedisponujeme moderním vozidlovým parkem, zvláště lehkými nízkokapacitními a provozně efektivními jednotkami), a proto náš záměr stavíme na širší spolupráci a zakládání společných podniků s dalšími subjekty včetně potenciálních konkurentů, které by mohly nabízet služby komplexnějšího charakteru. Takovéto společné podniky se zároveň i snáze zapojí do integrovaných dopravních systémů budovaných v jednotlivých krajích.

Jedním z předpokladů pro dosažení úspěchu je modernizace vozového parku. Pro realizaci tohoto záměru chceme použít moderní nástroje strukturovaného financování, jako např. leasing, využívání fondů EU, nákup vozidel přes vozidlový pool či kombinace možných finančních nástrojů. Při obnově vozidlového parku, který je využíván pro veřejnou osobní dopravu, budeme usilovat o dosažení srovnatelných podmínek, jako je tomu při obnově vozidel městské hromadné dopravy a veřejné linkové autobusové dopravy.

Velký význam přikládáme podpoře ze strany informačních technologií, které umožní sledovat marketingové údaje o zákazníkovi a věrohodně prokazovat náklady na realizované činnosti. Tím hodláme aktivně otevřít prostor pro řešení problému financování osobní dopravy ze strany objednatelů. Vyřešení problému posílí skutečný zájem konkurence o podnikání v tomto tržním segmentu.

V oblasti standardizace systémů odbavování cestujících ve veřejné osobní dopravě budeme aktivně působit při zavádění Národní dopravní karty.

Nákladní doprava

Rozvojový záměr v segmentu nákladní dopravy je postaven na strukturálních změnách v provozu nákladní dopravy. Naším záměrem je zřetelné vnitřní vymezení nákladního dopravce (včetně odstranění křížového financování) a následné vytvoření dceřiné společnosti ČD Cargo.

Obchodní nabídku budeme orientovat na poskytování komplexních služeb zákazníkům. Nákladní doprava ČD bude v řadě případů jedním z článků logistického řetězce na cestě zásilky mezi odesílatelem a příjemcem. Proto naše záměry v nákladní dopravě orientujeme na zvýšení kvality realizovaných přeprav s cílem dodržet sjednané kvalitativní parametry. Zavádění a certifikace systému managementu kvality dle norem ISO pro vybrané činnosti je nedílnou součástí našich záměrů v nákladní dopravě. S tím budou souviset i změny v oblasti styku se zákazníkem a jeho komerčním odbavením. Obchodní styk se zákazníkem, a tudíž segmentace trhu nákladní dopravy ČD, budou postaveny na základě přepravovaných druhů komodit (např. pevná paliva, dřevo a papírenské výrobky, stavebniny aj.). Obchod bude zřetelně vymezen a do systému budou začleněny progresivní technologie, které umožní komunikaci se zákazníkem a realizaci smluvních vztahů prostřednictvím obchodního webového rozhraní, na kterém zákazník nalezne veškeré potřebné služby.



> Očekávaný vývoj, cíle a záměry

Jako perspektivní segment podnikání v nákladní dopravě se z našeho pohledu jeví oblast kombinované přepravy. Ta v současné době prodělává v celé Evropě rozvoj a nárůst přepravních výkonů. Pro realizaci záměru zvýšit podíl Českých drah na trhu kombinované přepravy jsme zpracovali samostatnou firemní strategii. Důležitými předpoklady pro rozvoj systémů kombinované přepravy jsou harmonizace podmínek mezi dopravními obory a vytvoření sítě veřejných terminálů kombinované přepravy.

Nadále budeme pokračovat v započatém procesu racionalizace jednotlivých činností (oblast svozu/rozvozu, provážení vlaků mezi seřaďovacími stanicemi, odbavení zákazníka s podporou informačních technologií) ve snaze snížit náklady na provozované činnosti.

Záměrem nákladní dopravy Českých drah je orientace na budoucí účast v nadnárodních uskupeních, jež by realizovaly panevropské přepravy ve středoevropském prostoru tak, jak je tomu i u jiných národních železničních dopravců, kteří se takto snaží ovládnout trh. V opačném případě by naopak ČD mohly být z trhu vytlačeny právě nadnárodní konkurencí. Ve vazbě na záměr privatizace Železniční společnosti Cargo Slovakia, a.s., budou důsledně posouzena rizika vyplývající z uvedené změny a možnosti Českých drah účastnit se tohoto procesu.

Nezbytným předpokladem budoucího úspěchu je modernizace vozidlového parku s cílem změn jeho struktury ve prospěch požadavků zákazníků.

Železniční dopravní cesta

Na základě tříleté smlouvy se státní organizací Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), která plní roli vlastníka železniční dopravní cesty, vykonáváme činnosti na železniční dopravní cestě v rozsahu:

- > zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty (tj. údržba železniční dopravní cesty),
- > provozování železniční dopravní cesty (tj. řízení provozu na železniční dopravní cestě).

Uzavřená smlouva je účinná na období let 2003–2005 s tím, že rok 2005 bude ve znamení intenzivních jednání mezi ČD a SŽDC o smluvním dokumentu pro další období. Protože zajištění těchto činností je jednou z našich podnikatelských aktivit, je v zájmu společnosti mít uzavřen smluvní vztah na dobu delší než tři roky. To ve svém důsledku umožní koncepční rozvoj železniční dopravní cesty, dlouhodobé budování obchodních vztahů a dosažení rentability nákladů provozovatele dráhy ve specifických oblastech (rozvoj informačních technologií a lidských zdrojů). Současně je naším záměrem uplatňovat procesní řízení a sjednotit útvary provozování dráhy ve struktuře ČD tak, aby bylo řady synergických efektů dosaženo po ekonomické i organizační stránce.

V součinnosti se SŽDC zároveň realizujeme racionalizační projekty, které vedou k minimalizaci nákladů na železniční dopravní cestu. Jsou orientovány do oblastí řízení železničního provozu i do oblastí údržbového charakteru.

Rozvoj a modernizace železniční dopravní cesty, které jsou v kompetenci SŽDC, by měly vycházet z požadavků dopravců a zájmu státu a krajů na rozvoji určitého území. Záměry budou vyjadřovány společně formulovanými rozvojovými prioritami, kterými jsou z pohledu Českých drah modernizace koridorů a vybrané části sítě regionálních drah. Na rozvoj dopravní cesty je zároveň nezbytné nahlížet v panevropské rovině – je nutno zajistit nezbytnou míru provozní propojitelnosti (interoperability) k evropské železniční síti, jež umožní bezproblémový přechod vozidel jiných dopravců. Technické a technologické parametry tak budou standardizovány (např. prostřednictvím evropského systému vlakového zabezpečovače a komunikace ERTMS), aby nedošlo v budoucnu k vymístění národní železniční sítě na okraj evropského dopravního prostoru.



> Očekávaný vývoj, cíle a záměry

Železniční kolejová vozidla

Oblast kolejových vozidel prošla v roce 2004 základní organizační proměnou, kdy byla rozdělena do dvou částí:

- > provozní část (8 dep kolejových vozidel),
- > opravárenská část (2 dílny pro opravy vozidel).

Provozní část bude zabezpečovat úkony spojené s provozním ošetřením hnacích vozidel a osobních vozů a opravy malého rozsahu nevyžadující náročnější technické vybavení. Tato část bude optimalizována ve vazbě na předpokládané výkony a bude připravována k převodu na firemní vertikály osobní a nákladní dopravy jako jedné z možných vývojových variant.



Rozvoj naší firmy ve své strategické rovině vychází z plnohodnotného členství České republiky v Evropské unii. Z této skutečnosti vyplývá nezbytná přeměna ČD do pozice firmy, jež je nedílnou součástí vnitřního trhu Evropské unie.

Opravárenská část bude zabezpečovat opravy železničních kolejových vozidel od rozsahu velké periodické prohlídky výše a bude taktéž optimalizována do podoby vymezeného počtu jednotek, které se budou specializovat na konkrétní typy vozidel. V budoucnu tak bude vytvořen prostor pro propojení s vybranými privátními subjekty.



> Očekávaný vývoj, cíle a záměry

Ostatní podnikání a informatika

Kromě hlavního předmětu činnosti vykonáváme další činnosti servisního, doplňkového a podpůrného charakteru. Naším strategickým záměrem v rámci ostatního podnikání je efektivní vykonávání těchto činností, které budou (spolu s majetkem nutným pro jejich provozování) postupně vyčleněny do dceřiných společností, jež budou samostatně podnikat ve vymezených oblastech trhu. Kapitálové společnosti jsou projektovány jako řízené osoby podřízené jednotnému vlivu ze strany mateřské společnosti.

V oblasti informatiky je našim nosným strategickým cílem integrace a standardizace informatického prostředí a konsolidace technické infrastruktury. Záměry jsou dále orientovány na komplexní řešení bezpečnosti a racionální využití IT. Tyto kroky, spolu s dosažením plné funkcionality ekonomického systému SAP, podstatně zlepšují řízení společnosti, a tím posílí její konkurenceschopnost.

Organizační rozvoj

Organizační rozvoj směřuje k přechodu Českých drah na strategický řídicí holding, což je dle zkušeností u ostatních národních železničních společností nejnvýhodnější forma řízení. Přechod společnosti na strategický řídicí holding bude probíhat ve střednědobém horizontu ve dvou etapách:

- > převedení servisních, podpůrných a doplňkových činností do dceřiných společností,
- > aktivace dceřiných společností pro jádrové podnikání.

První etapa je již ve stádiu realizace, kdy jsou postupně projektovány a zakládány první dceřiné společnosti (Traťová strojní společnost, a.s., ČD Generalvertretung GmbH aj.). V případě druhé etapy bude rok 2005 ve znamení upřesnění cílového konceptu holdingového uspořádání Českých drah, vymezení harmonogramu pro jeho dosažení a získání politického souhlasu vlády ČR s naznačeným organizačním vývojem Českých drah v oblasti jádrového podnikání.

Rok 2005 je již třetím rokem samostatné existence akciové společnosti České dráhy. Jako každá obchodní společnost musíme uvažovat ekonomicky a v maximální míře minimalizovat náklady, abychom úspěšně obstáli v silné konkurenci. K tomuto účelu jsme zpracovali firemní strategii, jejíž naplňování je klíčovým nástrojem strategického řízení naší společnosti. Budoucí vývoj Českých drah vychází z ekonomických, technických, technologických a personálních možností společnosti, přičemž odráží vývoj dopravního trhu a právního prostředí v České republice a v Evropě. Na cestě k profitabilní obchodní společnosti etablované v evropském dopravním prostoru projde naše firma v následujících letech řadou vnitřních změn, které umožní úspěšně dosáhnout tohoto základního strategického cíle.





1 2
3 4

> Statutární orgány a vedení společnosti k 31. 12. 2004

Představenstvo

1 Ing. Petr Kousal > předseda představenstva (od 28. 2. 2003) a generální ředitel (od 4. 3. 2003), věk: 50 let

Absolvent Fakulty provozu a ekonomiky Vysoké školy dopravní v Žilině. V roce 1978 nastoupil na tehdejší Československé státní dráhy, kde začínal jako výpravčí vlaků, následně zastával řídicí pozice. V prosinci roku 1993 se stal ředitelem odboru provozu generálního ředitelství ČD, s.o., 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.

2 Ing. Josef Bazala > člen představenstva (od 29. 5. 2003) a I. náměstek generálního ředitele (od 26. 3. 2003), věk: 48 let

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 přednosty 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.

3 Ing. Ivan Foltýn, MBA > člen představenstva (od 25. 7. 2003) a náměstek generálního ředitele pro ekonomiku (od 1. 7. 2003), věk: 60 let

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 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.

4 Ing. Jiří Kloutvor, CSc. > člen představenstva (od 29. 8. 2003) a náměstek generálního ředitele pro obchod a provoz (od 1. 9. 2003), věk: 58 let

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 působil 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. 2003 náměstka generálního ředitele pro obchod a provoz.

Změny ve složení představenstva

Ing. Vlastimil Nešetřil odstoupil ke dni 7. 12. 2004 z funkce člena představenstva a s účinností od 8. 12. 2004 se vzdal funkce náměstka generálního ředitele pro dopravní cestu.



> Statutární orgány a vedení společnosti k 31. 12. 2004

Dozorčí rada

Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D. > předseda dozorčí rady, věk: 45 let

Hlavní zaměstnanecký poměr a funkce: Ministerstvo dopravy ČR, náměstek ministra. Účast v jiných orgánech společností: 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: 65 let

Společník AŽD Praha s.r.o. a člen představenstva Traťová strojní společnost, a.s., Pardubice.

Ing. Tomáš Chalánek > člen dozorčí rady, věk: 49 let

Absolvent Strojní fakulty VUT v Brně, oboru dopravní stroje a manipulační zařízení se specializací na konstrukce spalovacích motorů. Společník M. B. HOSPITAL, spol. s r.o., Prostějov; člen dozorčí rady ProMedica Trade s.r.o., Prostějov; společník ProMedica, spol. s r.o., Prostějov, společník a jednatel MEDIHOPE s.r.o. Praha; společník PROCOM's, spol. s r.o., Prostějov.

Ing. Karel Korytář > člen dozorčí rady, věk: 56 let

Absolvent Fakulty elektrotechnické VUT v Brně, oboru obor elektrické sítě a energetika. V roce 1981 absolvoval postgraduální studium na VŠE Praha – kurz organizátorů řízení. Senátor Senátu Parlamentu České republiky, člen Výboru pro hospodářství, zemědělství a dopravu a člen volební komise. Místopředseda dozorčí rady Středočeské energetické a.s.

Ing. Jiří Sedláček > člen dozorčí rady, věk: 69 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: 58 let

Absolvent Fakulty provozu a ekonomiky VŠ dopravní v Žilině, oboru provoz a ekonomika silniční a městské dopravy. Zastává funkci předsedy představenstva a ředitele Dopravního podniku Ostrava a.s., místopředsedy představenstva DPO INEKON a.s. a vykonává funkci místopředsedy správní rady Sdružení dopravních podniků ČR.



> Statutární orgány a vedení společnosti k 31. 12. 2004

Ing. Jaromír Dušek > člen dozorčí rady, věk: 53 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: 58 let

Místopředseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ)

Kurt Mužík > člen dozorčí rady, věk: 61 let

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

Změny ve složení dozorčí rady

Rozhodnutím řídicího výboru ze dne 23. 6. 2004 byl Ing. Tomáš Chalánek jmenován členem dozorčí rady s okamžitou účinností.

Ing. Ludvík Hovorka ukončil na vlastní žádost členství v dozorčí radě ke dni 28. 5. 2004.

Rozhodnutím řídicího výboru ze dne 15. 12. 2004 byl odvolán z funkce člena dozorčí rady Ing. Jiří Sedláček ke dni 31. 12. 2004. Zároveň byl s účinností od 1. 1. 2005 členem dozorčí rady zvolen Miroslav Kapoun, poslanec Parlamentu ČR a místopředseda Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR.



> Základní kapitál, cenné papíry, akcionáři

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 ČR a po jednom vládou písemně pověřeném zaměstnanci Ministerstva financí ČR, Ministerstva obrany ČR, Ministerstva průmyslu a obchodu ČR a Ministerstva pro místní rozvoj ČR.

Řídicí výbor ČD, a.s., k 31. 12. 2004

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, Ph.D., místopředseda řídicího výboru; náměstek ministra dopravy ČR
Pověřený Usnesením Vlády ČR č. 1096 ze dne 6. 11. 2002

JUDr. Jaroslav Král, CSc., člen řídicího výboru; 1. náměstek ministra a ředitel úřadu, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
Pověřený Usnesením Vlády ČR č. 1166 ze dne 24. 11. 2004

Ing. Martin Pecina, MBA, člen řídicího výboru; náměstek ministra průmyslu a obchodu ČR
Pověřený Usnesením Vlády ČR č. 1166 ze dne 24. 11. 2004

JUDr. Jaroslav Soušek, člen řídicího výboru; ředitel odboru, Ministerstvo dopravy ČR
Pověřený Usnesením Vlády ČR č. 732 ze dne 10. 7. 2002

RNDr. Pavel Štalmach, MBA, člen řídicího výboru; náměstek ministra obrany ČR
Pověřený Usnesením Vlády ČR č. 1166 ze dne 24. 11. 2004

Doc. Ing. Jiří Volf, CSc., člen řídicího výboru; náměstek ministra financí ČR
Pověřený Usnesením Vlády ČR č. 732 ze dne 10. 7. 2002

Usnesením vlády ČR č. 1166 ze dne 24. 11. 2004 bylo zrušeno pověření k činnosti v řídicím výboru pro Ing. Jána Dzvoniáka, Ing. Petra Formana a Ing. Josefa Jarabicu. Zároveň byly ke dni 25. 11. 2004 pověřeni činností v řídicím výboru JUDr. Jaroslav Král, CSc., 1. náměstek ministra pro místní rozvoj, Ing. Martin Pecina, MBA, náměstek ministra průmyslu a obchodu, a RNDr. Pavel Štalmach, MBA, náměstek ministra obrany.



> Zpráva dozorčí rady

V roce 2004 se dozorčí rada společnosti České dráhy, a.s., sešla celkem na 12 řádných a 1 mimořádném zasedání. Na tato zasedání byli průběžně dle potřeby přizváni hosté, především členové představenstva a ředitelé příslušných odborů společnosti.

Dozorčí rada společnosti pravidelně dohlížela na řádný výkon působnosti představenstva a podnikatelskou činnost společnosti. Zajímala se především o činnost představenstva a postup plnění úkolů tímto orgánem.

Dozorčí rada po náležitém uvážení udělila představenstvu řadu předchozích souhlasů v souladu s čl. 47 Stanov společnosti. Dozorčí rada udělila představenstvu společnosti předchozí souhlas k navýšení podílu Českých drah, a.s., na základním kapitálu společnosti EUROFIMA. Dále udělila předchozí souhlas k vyhlášení veřejné obchodní soutěže na dodávky motorového oleje M7 ADS III v cisternových dodávkách ČD, a.s., k vyhlášení veřejné obchodní soutěže na dodávky sestav PC pro obnovu informačních technologií (jakož i k provedení výběru poskytovatele těchto služeb a k uzavření příslušných smluv), k vyhlášení veřejné obchodní soutěže na nákup přenosné osobní pokladny, na nákupy a modernizaci železničních nákladních vozů, na zajištění dodávek lehkého topného oleje.

Dozorčí rada dále mimo jiné udělila představenstvu souhlas k prodeji specifikovaných nemovitostí, dále též souhlas k provedení výběru uchazeče o veřejnou zakázku na výrobu a dodávku sedmi elektrických stejnosměrných jednotek řady 471. Dále též dozorčí rada udělila představenstvu předchozí souhlas k vyhlášení veřejné obchodní soutěže na poskytovatele energetických služeb pro vytápění PJ Bohumín a k podpisu smlouvy s vybraným uchazečem, k vyhlášení veřejné obchodní soutěže pro výběr dodavatele na bezhotovostní odběry pohonných hmot pro služební vozidla zadavatele, k vyhlášení veřejné obchodní soutěže na souhrnnou zakázku k modernizaci kotlových vozů ČD, a.s. Dozorčí rada rovněž udělila představenstvu předchozí souhlas k vyhlášení výběrového řízení na dodavatele periodických oprav nákladních vozů na příslušné období, dále též k vyhlášení veřejné zakázky na dodávky brzdových špalíků pro oblast působnosti všech dep kolejových vozidel, k vyhlášení veřejné obchodní soutěže o nejhodnější návrh na uzavření smlouvy, jejímž předmětem bude odkoupení zrušených železničních nákladních vozů k fyzické likvidaci. Dozorčí radou byl představenstvu v neposlední řadě též udělen předchozí souhlas k uzavírání všech nájemních smluv o pronájmu nemovitostí ve vlastnictví Českých drah, a.s., fyzickým osobám starším 18 let a právnickým osobám majícím oprávnění k podnikání v České republice v případě, že se jedná o pronájem uzavíraný na dobu určitou v trvání nejdéle do 5 let, jakož i předchozí souhlas k uzavření smlouvy na pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem drážní dopravy na celostátních drahách mezi Českou pojišťovnou a.s., Kooperativa pojišťovnou, a.s., a Českými drahami, a.s.

Dozorčí rada se na několika svých jednáních zabývala rámcovým projektem a harmonogramem vzniku dceřiných společností, a to konkrétně projektem založení dceřiné společnosti Traťová strojní společnost, a.s., z důvodu nedostatku investičních finančních prostředků pro potřeby obnovy zastaralých strojů údržby železniční dopravní cesty u akciové společnosti České dráhy, a.s., a potřeby vstupu strategického partnera. Dozorčí rada se dále zabývala projektem založení dceřiné společnosti ČD Generalvertretung GmbH, projektem založení dceřiné společnosti ŽELSPED, a.s., a dále projektem založení dceřiné společnosti VÚŽ, a.s. V souvislosti s projednávaným založením dceřiné společnosti Traťová strojní společnost, a.s., se 100% účastí Českých drah, a.s., byl udělen představenstvu předchozí souhlas s vkladem části podniku ČD, a.s., pro založení Traťové strojní společnosti, a.s., ve výši 391,490 mil. Kč, rovněž bylo dozorčí radou představenstvu uloženo 1x za čtvrtletí informovat dozorčí radu o činnosti Traťové strojní společnosti, a.s. Dozorčí rada dále uložila pracovní skupině dozorčí rady pravidelně předkládat na každém zasedání dozorčí rady, počínaje lednem 2005, informaci pracovní skupiny o vzniku a činnosti dceřiných společností. Dozorčí radou byly rovněž projednávány zaměstnanecké jízdní výhody Českých drah, a.s., pro dceřiné společnosti; dozorčí rada schválila podmínky pro zachování jízdních výhod zaměstnanců akciové společnosti České dráhy, a.s., dotčených transformací společnosti.

Dozorčí rada věnovala zvláštní pozornost představenstvem předloženému Podnikatelskému plánu společnosti a Strategii rozvoje společnosti. Po náležitém prostudování předložených materiálů předložila představenstvu své připomínky, popř. návrhy na doplnění. Plnění Podnikatelského plánu pro rok 2004 pak průběžně vyhodnocovala. Dozorčí rada rovněž pravidelně sledovala stav hospodaření společnosti v roce 2004. Dozorčí rada se dále zabývala projektem inteligentního reportingu, jehož záměrem bylo pravidelně každý měsíc pro dozorčí radu a management společnosti předkládat průběžnou zprávu o hospodaření společnosti.

Dozorčí rada se mimo jiné zabývala též využitím železnice pro dopravní obslužnost v Praze, průběhem a zajištěním kontroly slučování SŽT a DATIS po stránce personální, technické a ekonomické, dále projednávala kritéria hodnocení vrcholového managementu společnosti České dráhy, a.s., pro rok 2004 a následně schválila konečný návrh těchto kritérií. Zabývala se též koncepcí údržby a oprav železniční dopravní cesty, přípravou a uváděním do provozu jednotek řady 680, průběhem typových zkoušek a plánovaným nasazením těchto jednotek do provozu, zabývala se rovněž finančním pokrytím periodických oprav jednotek řady 560, modernizací motorové jednotky řady 814 + 914 a dále udělila představenstvu předchozí souhlas s pokračováním modernizace 18 kusů motorových vozů řad 852 a 853 na motorové vozy řady 854.

Dozorčí rada projednávala podnikový plán na založení společného podniku ČD Reality a.s. pro revitalizaci železničních stanic a udělila předchozí souhlas představenstvu společnosti k vyhlášení výběrového řízení na partnery pro založení společného podniku ČD Reality a.s. pro revitalizaci železničních stanic. Zabývala se dále možnostmi zajištění Podnikatelského plánu ČD, a.s., na rok 2004 v oblasti externích finančních zdrojů na nákup a modernizaci nákladních vozů a schválila zajištění externích finančních zdrojů ve výši 1,2 mld. Kč na nákup a modernizaci železničních nákladních vozů formou leasingu. V souvislosti s tímto též udělila předchozí souhlas představenstvu s vyhlášením veřejné obchodní soutěže a s přijetím nejhodnější nabídky na leasing.



> Zpráva dozorčí rady

Dozorčí rada diskutovala též metodiku nakládání s nemovitým majetkem a příslušný návrh metodiky schválila. Dozorčí rada se zabývala vývojem smluvního vztahu mezi společnostmi Eurotel Praha, spol. s r.o., a České dráhy, a.s. V neposlední řadě se dozorčí rada též zabývala statistikou vedených pracovněprávních sporů se zaměstnanci.

Dozorčí radou byla dále projednávána koncepce majetkového podnikání ČD, a.s., představenstvu bylo uloženo sledovat a předkládat 1x za čtvrtletí dozorčí radě realizaci majetkového podnikání. Dozorčí rada se dále zabývala společným podnikem s majetkovou účastí ČD, a.s., CR-City a.s. a udělila souhlas k prodeji pozemků nezbytných pro realizaci projektu společnosti CR-City a.s., dále se zabývala společným podnikem s majetkovou účastí ČD a.s., RailReal a.s. a udělila představenstvu předchozí souhlas k prodeji pozemků nezbytných pro výstavbu multifikačního centra. Dále byl předmětem zájmu dozorčí rady společný podnik s majetkovou účastí ČD, a.s., CD CENTRUM, a.s., dozorčí rada udělila souhlas k prodeji pozemků nezbytných pro realizaci projektu, jakož i k prodeji stávající majetkové účasti v projektu.

Dozorčí rada se zajímala o provozování a koncepci údržby a oprav železničních kolejových vozidel, dále též o rekonstrukci železniční stanice Bohumín a v souvislosti s tím souhlasila s uvolněním finančních prostředků na výstavbu provozní haly technicko-hygienické údržby osobních vozů v železniční stanici Bohumín.

Dozorčí rada projednávala kapitalizaci pohledávek ČD, a.s., udělila předchozí souhlas představenstvu společnosti s odkoupením pohledávek za společností ČD - Telekomunikace a.s. od SŽDC, s.o., k ČD, a.s., za cenu 227 mil. Kč a s kapitalizací pohledávek za společností ČD - Telekomunikace a.s. v celkové výši 297 mil. Kč formou navýšení základního kapitálu společnosti ČD - Telekomunikace a.s. Dále se zabývala dalším postupem k získání majoritního podílu ČD, a.s., ve společnosti ČD - Telekomunikace a.s. a udělila v souvislosti s tímto předchozí souhlas představenstvu mimo jiné s vkladem části podniku ČD, a.s., do společnosti ČD - Telekomunikace a.s. ve výši 607,570 mil. Kč.

Dozorčí rada se rovněž zabývala podílem ČD, a.s., na majetku ŽOS Nymburk, a.s., v konkurzu, uložila představenstvu společnosti postupovat v rámci již dříve přijatých usnesení dozorčí rady s cílem získat kapitálový vstup za nejvýhodnějších podmínek pro ČD, a.s.

Dozorčí rada se zabývala výsledky výběrového řízení na založení společného podniku pro přípravu, realizaci a rozvoj lokality železniční stanice Praha – Masarykovo nádraží, udělila představenstvu předchozí souhlas se založením společného podniku pro rozvoj lokality železniční stanice Praha – Masarykovo nádraží a schválila návrh struktury společného podniku. Zabývala se rovněž řešením lokality železniční stanice Praha – Smíchovské nádraží.

Dozorčí rada se zabývala financováním od společnosti EUROFIMA pro rok 2004 a udělila předchozí souhlas představenstvu k přijetí úvěru ve výši EUR 45 mil. od společnosti EUROFIMA v roce 2004. Dále se zajímala o podnikatelský plán akciové společnosti České dráhy pro rok 2005 a dále se též zabývala závazky ČD, a.s., do budoucna pro období 2005–2010 ve vztahu k dlouhodobému majetku.

Závěrem dozorčí rada konstatuje, že v rámci své kontrolní činnosti v roce 2004 neshledala žádná porušení právních předpisů a Stanov společnosti, a to jak ze strany vrcholného vedení společnosti, jejího představenstva, nebo pověřených řídicích pracovníků.



Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D.
Předseda dozorčí rady Českých drah, a.s.



> Zpráva o auditu

Zpráva auditora pro vedení společnosti České dráhy, a.s.

Se sídlem: Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, 110 15

Identifikační číslo: 70994226

Hlavní předmět podnikání: provozování železniční dopravy a provozování železniční dopravní cesty

Na základě provedeného auditu jsme dne 6. května 2005 vydali k účetní závěrce, která je součástí této výroční zprávy na stranách 45 až 66, zprávu následujícího znění:

„Provedli jsme audit příložené účetní závěrky společnosti České dráhy, a.s. k 31. prosinci 2004. Za sestavení účetní závěrky je odpovědné představenstvo společnosti. Naší odpovědností je vyjádřit názor na účetní závěrku jako celek na základě provedeného auditu.

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

Podle našeho názoru účetní závěrka podává ve všech významných ohledech věrný a poctivý obraz aktiv, závazků, vlastního kapitálu a finanční situace společnosti České dráhy, a.s. k 31. prosinci 2004, výsledku hospodaření za rok 2004 v souladu se zákonem o účetnictví a příslušnými předpisy České republiky.

Aniž bychom vyjadřovali výhradu, upozorňujeme na následující skutečnosti.

Jak je uvedeno v bodě 3.7. přílohy k účetní závěrce, k datu založení společnosti dne 31. března 2002 byl předmětem vkladu do společnosti majetek stanovený v její zakladatelské listině, představovaný zejména dlouhodobým hmotným majetkem v původních účetních hodnotách. Hodnota tohoto majetku uvedená v zakladatelské listině ke dni založení společnosti je vykázána jako základní kapitál a emisní ážio společnosti. Změna hodnoty majetku, který byl předmětem vkladu, mezi dnem založení společnosti a dnem jejího vzniku 1. ledna 2003 byla vykázána na účtu ostatních kapitálových fondů. Ke dni vzniku společnost na základě zákona č. 77/2002 Sb. („zákon o transformaci“), převzala kromě majetku, který byl předmětem vkladu, také další majetek a závazky. Celková čistá hodnota tohoto dalšího majetku a závazků byla též vykázána na účtu ostatních kapitálových fondů. Vzhledem ke skutečnosti, že celková čistá hodnota majetku a závazků převzatých k 1. lednu 2003 byla nižší než hodnota vkladu k 31. březnu 2002, byla vykazovaná hodnota ostatních kapitálových fondů k 1. lednu 2003 a následně i k 31. prosinci 2003 a 31. prosinci 2004 záporná.

Jak je dále uvedeno v bodě 1.5. přílohy k účetní závěrce, sestavení zahajovací rozvahy k 1. lednu 2003, vyžadovalo, aby vedení společnosti interpretovalo ustanovení zákona o transformaci a aplikovalo v zákoně všeobecně stanovené principy dělení na jednotlivé položky majetku a závazků Českých drah, státní organizace, případně provedlo některé odhady nebo použilo určité předpoklady pro dělení tohoto majetku a závazků. Při provedení této interpretace a aplikace zákona o transformaci a stanovení odhadů a předpokladů vedení vynaložilo nejlepší úsilí s cílem zajistit správné a právně konzistentní dělení majetku a závazků. Přes toto úsilí mohou v určitých oblastech existovat alternativní výklady ustanovení zákona o transformaci a nelze vyloučit, že v budoucnosti mohou být některé z těchto alternativních výkladů zjištěny jako vhodnější. Účetní závěrky za rok 2003 a 2004 neobsahují žádné úpravy, které by mohly vyplynout z takových případných budoucích změn použitých výkladů a z nich vyplývajících dopadů do vykazovaných položek a hodnot majetku a závazků společnosti.

V případech položek dlouhodobého hmotného majetku obsažených v zakladatelské listině společnosti, u kterých mohou existovat nejistoty či alternativní právní názory na jejich rozdělení mezi společnost a Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci, jak je uvedeno v předcházejícím odstavci, byla respektována zakladatelská listina společnosti. Majetek obsažený v této zakladatelské listině byl obsažen v zahajovací rozvaze společnosti k 1. lednu 2003.“



> Zpráva o auditu

Výroční zpráva neobsahuje zprávu o vztazích mezi ovládající a ovládanou osobou a o vztazích mezi ovládanou osobou a ostatními osobami ovládanými stejnou ovládající osobou za rok 2004. Názor společnosti zakládající toto rozhodnutí představenstva společnosti je uveden na straně 69 výroční zprávy.

Rovněž jsme ověřili soulad ostatních finančních informací uvedených v této výroční zprávě s výše zmíněnou účetní závěrkou. Za správnost těchto ostatních informací odpovídá představenstvo společnosti. Podle našeho názoru jsou tyto informace ve všech významných ohledech v souladu s příslušnou účetní závěrkou.

V Praze dne 6. června 2005

Auditorská společnost:
Deloitte s.r.o.
Osvědčení č. 79

Odpovědný auditor:
Michal Petrman
Osvědčení č. 1105

zastoupená:
Michal Petrman, jednatel



> Účetní závěrka

Rozvaha v plném rozsahu

k datu 31. 12. 2004 (v tisících Kč)

	31. 12. 2004		31. 12. 2003	
	Brutto	Korekce	Netto	Netto
AKTIVA CELKEM	96 960 048	-49 658 923	47 301 125	45 290 571
B. Dlouhodobý majetek	88 219 686	-49 490 803	38 728 883	36 235 955
B.I. Dlouhodobý nehmotný majetek	2 718 485	-2 559 700	158 785	106 434
B.I.2. Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	103 299	-102 545	754	438
B.I.3. Software	767 307	-725 969	41 338	52 832
B.I.4. Ocenitelná práva	1 730 302	-1 730 244	58	459
B.I.6. Jiný dlouhodobý nehmotný majetek	942	-942		
B.I.7. Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	116 635		116 635	52 705
B.II. Dlouhodobý hmotný majetek	84 660 185	-46 928 582	37 731 603	35 728 074
B.II.1. Pozemky	8 022 699	-7 420	8 015 279	8 025 710
B.II.2. Stavby	21 134 600	-11 726 196	9 408 404	9 320 401
B.II.3. Samostatné movité věci a soubory movitých věcí	50 999 969	-35 194 556	15 805 413	15 952 628
B.II.6. Jiný dlouhodobý hmotný majetek	4 350	-410	3 940	3 953
B.II.7. Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	2 058 057		2 058 057	1 086 236
B.II.8. Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	2 440 510		2 440 510	1 339 146
B.III. Dlouhodobý finanční majetek	841 016	-2 521	838 495	401 447
B.III.1. Podíly v ovládaných a řízených osobách	32 522	-169	32 353	29 910
B.III.2. Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	532 865	-1 952	530 913	235 186
B.III.3. Ostatní dlouhodobé cenné papíry a podíly	275 629	-400	275 229	136 351
C. Oběžná aktiva	8 720 244	-168 120	8 552 124	9 017 904
C.I. Zásoby	1 879 282	-102 427	1 776 855	1 787 057
C.I.1. Materiál	1 763 987	-102 427	1 661 560	1 726 626
C.I.2. Nedokončená výroba a polotovary	14 182		14 182	21 711
C.I.4. Zvířata	3		3	4
C.I.5. Zboží	5 226		5 226	4 849
C.I.6. Poskytnuté zálohy na zásoby	95 884		95 884	33 867
C.II. Dlouhodobé pohledávky	5 379	-62	5 317	9 542
C.II.5. Dlouhodobé poskytnuté zálohy	3 239		3 239	6 791
C.II.7. Jiné pohledávky	2 140	-62	2 078	2 751
C.III. Krátkodobé pohledávky	4 723 603	-65 631	4 657 972	4 799 995
C.III.1. Pohledávky z obchodních vztahů	2 939 831	-62 503	2 877 328	2 721 363
C.III.6. Stát – daňové pohledávky	136 960		136 960	394 926
C.III.7. Krátkodobé poskytnuté zálohy	229 850		229 850	267 049
C.III.8. Dohadné účty aktivní	1 363 426		1 363 426	1 382 314
C.III.9. Jiné pohledávky	53 536	-3 128	50 408	34 343
C.IV. Krátkodobý finanční majetek	2 111 980		2 111 980	2 421 310
C.IV.1. Peníze	65 398		65 398	65 009
C.IV.2. Účty v bankách	2 046 582		2 046 582	2 356 301
D. I. Časové rozlišení	20 118		20 118	36 712
D.I.1. Náklady příštích období	19 903		19 903	36 360
D.I.2. Komplexní náklady příštích období	62		62	62
D.I.3. Příjmy příštích období	153		153	290
Kontrolní číslo	387 820 074	-198 635 692	189 184 382	181 125 572



> Účetní závěrka

	31. 12. 2004	31. 12. 2003
PASIVA CELKEM	47 301 125	45 290 571
A. Vlastní kapitál	37 575 941	38 315 686
A.I. Základní kapitál	20 000 000	20 000 000
A.I.1. Základní kapitál	20 000 000	20 000 000
A.II. Kapitálové fondy	19 055 936	19 047 328
A.II.1. Emisní ážio	19 500 000	19 500 000
A.II.2. Ostatní kapitálové fondy	-444 064	-452 672
A.III. Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku	66 144	193 225
A.III.2. Statutární a ostatní fondy	66 144	193 225
A.IV. Výsledek hospodaření minulých let	-924 867	
A.IV.2. Neuhrazená ztráta minulých let	-924 867	
A.V. Výsledek hospodaření běžného účetního období	-621 272	-924 867
B. Cizí zdroje	9 604 072	6 831 064
B.I. Rezervy	183 656	403 421
B.I.4. Ostatní rezervy	183 656	403 421
B.II. Dlouhodobé závazky	1 872 788	85 865
B.II.1. Závazky z obchodních vztahů		30 744
B.II.5. Dlouhodobé přijaté zálohy	611	783
B.II.9. Jiné závazky	1 872 177	54 338
B.III. Krátkodobé závazky	6 746 271	6 057 649
B.III.1. Závazky z obchodních vztahů	3 215 136	2 436 160
B.III.5. Závazky k zaměstnancům	1 324 344	1 308 951
B.III.6. Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	643 773	642 300
B.III.7. Stát – daňové závazky a dotace	254 475	245 892
B.III.8. Krátkodobé přijaté zálohy	285 277	377 967
B.III.10. Dohadné účty pasivní	1 022 885	1 042 279
B.III.11. Jiné závazky	381	4 100
B.IV. Bankovní úvěry a výpomoci	801 357	284 129
B.IV.1. Bankovní úvěry dlouhodobé	721 221	284 129
B.IV.2. Krátkodobé bankovní úvěry	80 136	
C. I. Časové rozlišení	121 112	143 821
C.I.1. Výdaje příštích období	26 452	34 102
C.I.2. Výnosy příštích období	94 660	109 719
Kontrolní číslo	189 704 660	181 943 330



> Účetní závěrka

Výkaz zisku a ztráty

období končící k 31. 12. 2004 (v tisících Kč)

	31. 12. 2004	31. 12. 2003
I. Tržby za prodej zboží	149 252	141 944
A. Náklady vynaložené na prodané zboží	120 339	114 638
+ Obchodní marže	28 913	27 306
II. Výkony	36 722 447	38 062 448
II.1. Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	36 550 121	37 873 689
II.2. Změna stavu zásob vlastní činnosti	-7 126	-8 228
II.3. Aktivace	179 452	196 987
B. Výkonová spotřeba	20 187 778	19 941 399
B.1. Spotřeba materiálu a energie	7 077 155	7 233 671
B.2. Služby	13 110 623	12 707 728
+ Přidaná hodnota I. - A. + II. - B.	16 563 582	18 148 355
C. Osobní náklady	23 369 010	23 316 555
C.1. Mzdové náklady	17 012 909	16 891 165
C.2. Odměny členům orgánů společnosti a družstva	3 466	4 569
C.3. Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	5 732 189	5 811 258
C.4. Sociální náklady	620 446	609 563
D. Daně a poplatky	33 195	39 866
E. Odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	2 491 847	2 499 050
III. Tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu	430 023	215 781
III.1. Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	134 046	20 276
III.2. Tržby z prodeje materiálu	295 977	195 505
F. Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku a materiálu	267 695	187 741
F.1. Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	14 337	25 613
F.2. Prodaný materiál	253 358	162 128
G. Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti a komplexních nákladů příštích období	-752 849	1 144 986
IV. Ostatní provozní výnosy	8 196 667	8 592 903
H. Ostatní provozní náklady	435 011	672 127
* Provozní výsledek hospodaření	-653 637	-903 286
VII. Výnosy z dlouhodobého finančního majetku	2 593	2 445
VII.3. Výnosy z ostatního dlouhodobého finančního majetku	2 593	2 445
X. Výnosové úroky	30 816	16 605
N. Nákladové úroky	1 386	14 597
XI. Ostatní finanční výnosy	297 461	206 683
O. Ostatní finanční náklady	389 513	214 446
* Finanční výsledek hospodaření	-60 029	-3 310
Q. Daň z příjmů za běžnou činnost		
** Výsledek hospodaření za běžnou činnost	-713 666	-906 596
XIII. Mimořádné výnosy	152 461	8 346
R. Mimořádné náklady	60 067	26 617
* Mimořádný výsledek hospodaření	92 394	-18 271
*** Výsledek hospodaření za účetní období	-621 272	-924 867
**** Výsledek hospodaření před zdaněním	-621 272	-924 867
Kontrolní číslo	187 579 271	191 640 010



Přehled o peněžních tocích (cash flow)

období končící k 31. 12. 2004 (v tisících Kč)

	31. 12. 2004	31. 12. 2003
P. Počáteční stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	2 421 310	86 909
Peněžní toky z hlavní výdělečné činnosti (provozní činnost)		
Z. Výsledek hospodaření za běžnou činnost před zdaněním	-713 666	-906 596
A.1. Úpravy o nepeněžní operace	1 604 901	3 892 254
A.1.1. Odpisy stálých aktiv	2 498 673	2 512 545
A.1.2. Změna stavu opravných položek a rezerv	-752 849	1 145 206
A.1.3. Zisk (ztráta) z prodeje stálých aktiv	-119 709	5 337
A.1.4. Výnosy z dividend a podílů na zisku		
A.1.5. Nákladové a výnosové úroky	-29 430	-2 007
A.1.6. Opravy o ostatní nepeněžní operace	8 216	231 173
A.* Čistý provozní peněžní tok před změnami pracovního kapitálu	891 235	2 985 658
A.2. Změna stavu pracovního kapitálu	524 889	806 166
A.2.1. Změna stavu pohledávek a časového rozlišení aktiv	147 212	-3 098 455
A.2.2. Změna stavu závazků a časového rozlišení pasiv	150 614	4 154 751
A.2.3. Změna stavu zásob	227 063	-250 130
A.2.4. Změna stavu krátkodobého finančního majetku		
A.** Čistý provozní peněžní tok před zdaněním a mimořádnými položkami	1 416 124	3 791 824
A.3. Vyplacené úroky	-1 386	-14 598
A.4. Přijaté úroky	30 816	16 605
A.5. Zaplacená daň z příjmů za běžnou činnost	316	-307
A.6. Příjmy a výdaje spojené s mimořádnými účetními případy	92 394	-18 142
A.7. Přijaté dividendy a podíly na zisku		
A.*** Čistý peněžní tok z provozní činnosti	1 538 264	3 775 382
Peněžní toky z investiční činnosti		
B.1. Výdaje spojené s nabytím stálých aktiv	-4 160 044	-1 614 602
B.2. Příjmy z prodeje stálých aktiv	134 008	20 313
B.3. Půjčky a úvěry spřízněným osobám		
B.*** Čistý peněžní tok z investiční činnosti	-4 026 036	-1 594 289
Peněžní toky z finančních činností		
C.1. Změna stavu závazků z financování	2 304 150	314 393
C.2. Dopady změn vlastního kapitálu	-125 708	-161 085
C.2.1. Peněžní zvýšení základního kapitálu		
C.2.2. Vyplacení podílu na vlastním kapitálu společníkům		
C.2.3. Peněžní dary a dotace do vlastního jmění	20 553	175
C.2.4. Úhrada ztráty společníky		
C.2.5. Přímé platby na vrub fondů	-146 261	-161 260
C.2.6. Vyplacené dividendy		
C.*** Čistý peněžní tok z finanční činnosti	2 178 442	153 308
F. Čistá změna peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	-309 330	2 334 401
R. Konečný stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	2 111 980	2 421 310



> Účetní závěrka

Přehled o změnách vlastního kapitálu

k datu 31. 12. 2004 (v tisících Kč)

	Základní kapitál	Emisní ážio	Ostatní kapitálové fondy	Statutární a ostatní fondy ze zisku	Neuhrazená ztráta minulých let	Výsledek hospodaření běžného účetního období	Vlastní kapitál celkem
Stav k 1. 1. 2003	20 000 000	19 500 000	-376 605	354 493			39 477 888
Rozdělení výsledku hospodaření							
Změna základního kapitálu							
Čerpání sociálního fondu				-161 268			-161 268
Výsledek hospodaření za běžné období						-924 867	-924 867
Ostatní			-76 067				-76 067
Stav k 31. 12. 2003	20 000 000	19 500 000	-452 672	193 225		-924 867	38 315 686
Rozdělení výsledku hospodaření					-924 867	924 867	
Změna základního kapitálu							
Čerpání sociálního fondu				-127 081			-127 081
Výsledek hospodaření za běžné období						-621 272	-621 272
Ostatní			8 608				8 608
Stav k 31. 12. 2004	20 000 000	19 500 000	-444 064	66 144	-924 867	-621 272	37 575 941



> Příloha k účetní závěrce

Příloha k účetní závěrce k 31. prosinci 2004

1. Obecné informace

1.1. Obecné informace

České dráhy, a.s. (dále jen „společnost“) vznikly zápisem do obchodního rejstříku ke dni 1. 1. 2003 jako jeden ze dvou právních nástupců bývalé státní organizace České dráhy. Bližší informace jsou obsaženy v bodě 1.5.

Sídlem společnosti je Praha 1, nář. L. Svobody 1222/12.

Společnost má základní kapitál ve výši 20 000 000 000 Kč.

Účetní závěrka společnosti je sestavena k 31. 12. 2004

Jediným akcionářem společnosti je Česká republika.

1.2. Předmět činnosti

Hlavním předmětem činnosti společnosti je provozování železniční nákladní a osobní dopravy.

Společnost je zároveň na základě zákona provozovatelem železniční dopravní cesty. Majetek tvořící železniční dopravní cestu není ve vlastnictví společnosti, nýbrž je ve vlastnictví státu. Právo hospodaření s tímto majetkem vykonává Správa železniční dopravní cesty, státní organizace („SŽDC“).

Společnost mimoto vykonává další činnosti související s provozováním dopravy a dopravní cesty.

1.3. Organizační struktura

Organizační strukturu tvoří úseky přímo řízené generálním ředitelem společnosti nebo jeho náměstký:

- > Úsek generálního ředitele společnosti
- > Úsek I. náměstka generálního ředitele společnosti
- > Úsek náměstka generálního ředitele společnosti pro ekonomiku
- > Úsek náměstka generálního ředitele společnosti pro obchod a provoz
- > Úsek náměstka generálního ředitele společnosti pro dopravní cestu

1.4. Orgány společnosti

Orgány společnosti jsou valná hromada, představenstvo a dozorčí rada.

Valná hromada je nejvyšším orgánem společnosti. Jediným akcionářem společnosti je stát, který vykonává působnost valné hromady prostřednictvím Řídícího výboru.

Orgány společnosti k 31. 12. 2004

	Funkce	Jméno
Řídící výbor	Předseda	Ing. Antonín Tesařík
	Člen	Ing. Vojtěch Kocourek
	Člen	RNDr. Pavel Štalmach, MBA
	Člen	Ing. Martin Pecina, MBA
	Člen	Doc. Ing. Jiří Volf, CSc.
	Člen	JUDr. Jaroslav Král, CSc.
	Člen	JUDr. Jaroslav Soušek



> Příloha k účetní závěrce

	Funkce	Jméno
Představenstvo	Předseda	Ing. Petr Kousal
	Člen	Ing. Josef Bazala
	Člen	Ing. Ivan Foltýn, MBA
	Člen	Ing. Jiří Kloutvor, CSc.

Ing. Vlastimil Nešetřil byl členem představenstva do 7. 12. 2004, dne 1. 3. 2005 byl zvolen nový člen představenstva Ing. Petr David, Ph.D.

	Funkce	Jméno
Dozorčí rada	Předseda	Ing. Vojtěch Kocourek
	Člen	Ing. Jaromír Dušek
	Člen	Ing. František Formánek
	Člen	Ing. Karel Korytář
	Člen	Jiří Kratochvíl
	Člen	Kurt Mužík
	Člen	Ing. František Vašík
	Člen	Ing. Tomáš Chalánek

Ing. Tomáš Chalánek je členem dozorčí rady od 23. 6. 2004. Členem dozorčí rady byl zvolen dne 17. 12. 2004 Miroslav Kapoun, jeho členství v dozorčí radě začalo dnem 1. 1. 2005.

1.5. Založení a vznik společnosti

Dne 1. 3. 2002 nabyl účinnosti zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů („zákon o transformaci“). Na základě výše uvedeného zákona došlo dne 31. 3. 2002 k založení společnosti a dne 1. 1. 2003 k ukončení činnosti státní organizace České dráhy a ke vzniku společnosti a státní organizace Správa železniční dopravní cesty („SŽDC“) jako jejich právních nástupců.

SŽDC převzala převážně majetek tvořící železniční dopravní cestu, zatímco společnost převzala převážně majetek sloužící k provozování železniční dopravy a provozování železniční dopravní cesty. SŽDC zároveň převzala většinu pohledávek a závazků a úvěrů, zatímco společnost převzala pouze nesplacené pohledávky z obchodně přepravních vztahů a závazky a pohledávky z pracovněprávních vztahů svých zaměstnanců. Oba subjekty převzaly majetek a závazky v jejich účetních hodnotách.

Sestavení zahajovací rozvahy k 1. lednu 2003 vyžadovalo, aby vedení společnosti interpretovalo ustanovení zákona o transformaci a aplikovalo v zákoně všeobecně stanovené principy dělení na jednotlivé položky majetku a závazků Českých drah, státní organizace, případně provedlo některé odhady nebo použilo určité předpoklady pro dělení tohoto majetku a závazků. Při provedení této interpretace a aplikace zákona o transformaci a stanovení odhadů a předpokladů vedení vynaložilo nejlepší úsilí s cílem zajistit správné a právně konzistentní dělení majetku a závazků. Přes toto úsilí mohou v určitých oblastech existovat alternativní výklady ustanovení zákona o transformaci a nelze vyloučit, že v budoucnosti mohou být některé z těchto alternativních výkladů zjištěny jako vhodnější. Účetní závěrky za rok 2003 a 2004 neobsahují žádné úpravy, které by mohly vyplynout z takových případných budoucích změn použitých výkladů a z nich vyplývajících dopadů do vykazovaných položek a hodnot majetku a závazků společnosti.

V případech položek dlouhodobého hmotného majetku obsažených v zakladatelské listině společnosti, u kterých mohou existovat nejistoty či alternativní právní názory na jejich rozdělení mezi společnost a SŽDC, jak je uvedeno v předcházejícím odstavci, byla respektována zakladatelská listina společnosti. Majetek obsažený v této zakladatelské listině byl obsažen v zahajovací rozvaze k 1. lednu 2003.

2. Účetní metody a obecné účetní zásady

Účetní závěrka je sestavena a předložena v souladu se zákonem č. 563/1991 Sb., o účetnictví, jak vyplývá ze změn a doplnění provedených zákony č. 117/1994 Sb., č. 227/1997 Sb., č. 492/2000 Sb. a č. 353/2001 Sb. ve znění zákonů č. 575/2002 Sb., 437/2003 Sb., 257/2004 Sb. a 669/2004 Sb. a vyhláškou č. 500/2002 Sb., kterou se provádí některá ustanovení zákona č. 563/1991 o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů, pro účetní jednotky, které jsou podnikateli účtujícími v soustavě podvojného účetnictví, ve znění vyhlášky č. 472/2003 Sb. a Českými účetními standardy pro podnikatele.

Majetek a závazky nabyté společností k 1. 1. 2003 podle zákona č. 77/2002 Sb. ve znění pozdějších předpisů („zákon o transformaci“) byly přeneseny do účetnictví společnosti v jejich účetních hodnotách.

Údaje v účetní závěrce jsou uváděny v tisících korun českých (tis. Kč), není-li uvedeno jinak.



> Příloha k účetní závěrce

3. Přehled významných účetních pravidel a postupů

3.1. Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek

Dlouhodobým majetkem se rozumí majetek, jehož doba použitelnosti je delší než jeden rok a jehož ocenění je v jednotlivém případě vyšší než 40 000 Kč (hmotný majetek, kromě pozemků a budov), resp. 60 000 Kč (nehmotný majetek). Pozemky a stavby jsou považovány za dlouhodobý majetek bez ohledu na jejich ocenění.

Dlouhodobý nehmotný majetek je oceněn v pořizovacích cenách. Logo společnosti je oceněno cenou stanovenou nezávislým znalcem.

Pozemky nabyté do roku 1992 jsou oceněny dle vyhlášky ministerstva financí cenou obecně platnou v době nabytí majetku. Pozemky nabyté po roce 1992 jsou oceněny v pořizovacích cenách.

Ostatní dlouhodobý hmotný majetek je oceněn v pořizovacích cenách. Součástí pořizovací ceny jsou úroky z úvěrů poskytnutých pro financování pořízení majetku do doby jeho zařazení do užívání a včetně ostatních nákladů spojených s jeho pořízením.

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

Dlouhodobý hmotný majetek s pořizovací cenou od 500 Kč do 40 000 Kč a dlouhodobý nehmotný majetek s pořizovací cenou do 60 000 Kč je v okamžiku pořízení účtován do nákladů a dále evidován pouze v operativní evidenci.

Technické zhodnocení, pokud převýšilo u jednotlivého majetku v úhrnu za zdaňovací období částku 40 000 Kč, zvyšuje pořizovací cenu dlouhodobého majetku.

Majetek zjištěný při inventarizaci, který nebyl dříve zahrnut v účetnictví, a případné dary jsou oceněny reprodukční pořizovací cenou.

Pořizovací cena majetku pořízeného po 1. 1. 2003 je snížena o částku přijaté dotace na jeho pořízení.

Majetek pořízený formou finančního nebo operativního leasingu (a související závazky) nejsou v souladu s platnými účetními předpisy v rozvaze zaznamenány. Náklady vynaložené v souvislosti s finančním a operativním leasingem jsou účtovány do období, se kterými věcně a časově souvisí.

Dlouhodobý majetek je odepisován lineárně po dobu jeho předpokládané ekonomické životnosti. Délka předpokládané ekonomické životnosti nejdůležitějších skupin majetku je následující:

	Počet let
Budovy	50
Stavby	25–50
Lokomotivy	20–25
Osobní vozy	20
Nákladní vozy	25–33
Stroje a zařízení	10–30
Nehmotný majetek	5

K datu účetní závěrky jsou k dlouhodobému majetku tvořeny opravné položky na základě individuálního posouzení reálného stavu jednotlivých položek nebo skupin majetku.

3.2. Dlouhodobý finanční majetek

Dlouhodobým finančním majetkem se rozumí zejména majetkové účasti, realizovatelné cenné papíry a podíly a dlužné cenné papíry se splatností nad 1 rok držené do splatnosti, dlouhodobý majetek pronajatý v rámci smlouvy o nájmu podniku.

Dlouhodobý finanční majetek je oceněn v pořizovacích cenách.

K datu účetní závěrky jsou k majetkovým účastem vytvářeny opravné položky na základě podílu na hodnotě vlastního kapitálu společnosti se zohledněním dalších relevantních faktorů.

3.3. Zásoby

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

Zásoby vytvořené ve vlastní režii jsou oceňovány ve vlastních nákladech zahrnujících přímé náklady a podíl výrobní režie.

Výdaje zásob ze skladu jsou účtovány cenami zjištěnými váženým aritmetickým průměrem.



> Příloha k účetní závěrce

Zásoby nalezené v průběhu inventarizace a dříve nezahrnuté v účetnictví, zásoby vzniklé ve formě přebytečného materiálu z likvidace či oprav dlouhodobého majetku nebo případné dary jsou oceněny reprodukční pořizovací cenou.

K datu účetní závěrky jsou na základě inventarizace k zásobám vytvářeny opravné položky. Pro každou skupinu zásob je stanoveno procento, které vyjadřuje pravděpodobnost, že tyto zásoby nebudou použity pro vlastní potřebu společnosti nebo budou prodány za cenu nižší než pořizovací.

3.4. Pohledávky

Pohledávky jsou účtovány při vzniku v nominální hodnotě. Pohledávky nabyté postoupením jsou účtovány pořizovací cenou.

Pohledávky splatné do 1 roku od data účetní závěrky jsou vykázány jako krátkodobé. Ostatní pohledávky jsou vykázány jako dlouhodobé.

K datu účetní závěrky jsou k pohledávkám vytvořeny opravné položky ve výši 100 % k pohledávkám déle jak 6 měsíců po splatnosti, k pohledávkám přihlášeným do konkurzního a vyrovnávacího řízení a k pohledávkám po zahájení soudního řízení proti dlužníkovi, případně v odlišné výši dle individuálního posouzení pohledávky.

3.5. Závazky

Závazky jsou účtovány při vzniku v nominální hodnotě. Závazky nabyté převzetím jsou účtovány pořizovací cenou.

Závazky splatné do 1 roku od data účetní závěrky jsou vykázány jako krátkodobé. Ostatní závazky jsou vykázány jako dlouhodobé.

3.6. Úvěry

Úvěry jsou účtovány v nominální hodnotě.

Za krátkodobý úvěr se považuje i část dlouhodobých úvěrů, která je splatná do jednoho roku od data účetní závěrky.

Výpůjční náklady z úvěrů související s pořízením, výstavbou nebo výrobou dlouhodobého majetku nabíhlé do doby jeho zařazení jsou kapitalizovány jako součást pořizovací ceny takového majetku.

3.7. Vlastní kapitál

K datu založení společnosti dne 31. března 2002 byl předmětem vkladu do společnosti majetek stanovený v její zakladatelské listině, představovaný zejména dlouhodobým hmotným majetkem v původních účetních hodnotách. Hodnota tohoto majetku uvedená v zakladatelské listině ke dni založení společnosti je vykázána jako základní kapitál a emisní ážio společnosti.

Změna hodnoty majetku, který byl předmětem vkladu, mezi dnem založení společnosti a dnem jejího vzniku 1. ledna 2003 byla vykázána na účtu ostatních kapitálových fondů. Ke dni vzniku společnost na základě zákona o transformaci převzala kromě majetku, který byl předmětem vkladu, také další majetek a závazky. Celková čistá hodnota tohoto dalšího majetku a závazků byla též vykázána na účtu ostatních kapitálových fondů. Vzhledem ke skutečnosti, že celková čistá hodnota majetku a závazků převzatých k 1. lednu 2003 byla nižší než hodnota vkladu k 31. březnu 2002, byla vykazovaná hodnota ostatních kapitálových fondů k 1. lednu 2003 a následně i k 31. prosinci 2003 a 31. prosinci 2004 záporná.

Statutární a ostatní fondy obsahují zůstatek Fondu kulturních a sociálních potřeb (nyní sociální fond) převzatých po bývalé státní organizaci České dráhy, snížený o jeho čerpání v průběhu let 2003 a 2004. Společnost v roce 2004 neprováděla žádné přiděly do tohoto fondu.

3.8. Rezervy

Rezervy jsou vytvářeny k pokrytí budoucích závazků nebo výdajů, u nichž je znám účel, je pravděpodobné, že nastanou, avšak zpravidla není jistá částka nebo datum, k němuž vzniknou.

Rezerva na nevybranou dovolenou je stanovena kvalifikovaným odhadem ve výši odhadovaných budoucích peněžních výdajů (dodatečných mzdových výdajů za přesčasové hodiny) vyvolaných čerpáním dovolené nevybrané do konce běžného účetního období.

Rezerva na reklamace je stanovena kvalifikovaným odhadem a reklamacemi, jež budou přiznány zákazníkům po datu účetní závěrky za přepravu uskutečněnou do data účetní závěrky.

Rezerva na plnění z titulu odškodňování pracovních úrazů a nemocí z povolání je tvořena na základě statistického vyhodnocení dostupných historických údajů ve výši současné hodnoty očekávaných budoucích plateb z titulů nároků vzniklých do data účetní závěrky.

Ostatní rezervy jsou tvořeny ve výši očekávaných výdajů či ztrát souvisejících s účetním obdobím.



> Příloha k účetní závěrce

3.9. Transakce v cizích měnách

Účetní případy v cizích měnách jsou přepočítávány podle pevného kurzu vyhlášeného ČNB k prvnímu dni každého měsíce. Úhrady jsou přepočítávány podle kurzu platného v den úhrady.

K datu sestavení rozvahy jsou majetek a závazky vyjádřené v cizích měnách přepočítány na české koruny podle kurzu ČNB platného tento den.

Zjištěné kurzové rozdíly jsou proúčtovány ve prospěch ostatních finančních výnosů nebo na vrub ostatních finančních nákladů běžného období.

3.10. Daně z příjmů

3.10.1. Splatná daň

Splatná daň za účetní období vychází ze zdanitelného zisku. Zdanitelný zisk se odlišuje od čistého zisku vykázaného ve výkazu zisku a ztráty, neboť nezahrnuje položky výnosů nebo nákladů, které jsou zdanitelné nebo daňově uznatelné v jiných obdobích, a dále nezahrnuje položky, které nepodléhají dani ani nejsou daňově odpočitatelné. Závazek společnosti z titulu splatné daně je vypočítán pomocí daňových sazeb platných k datu účetní závěrky.

3.10.2. Odložená daň

Výpočet odložené daně je založen na závazkové metodě vycházející z rozvahového přístupu. Závazkovou metodou se rozumí postup, kdy při výpočtu je použita sazba daně z příjmů platná v budoucích obdobích, ve kterém budou daňový závazek nebo pohledávka uplatněny. Rozvahový přístup znamená, že závazková metoda vychází z přechodných rozdíků, jimiž jsou rozdíly mezi daňovou základnou aktiv, popřípadě pasiv a výší aktiv, popřípadě pasiv uvedených v rozvaze. Daňovou základnou aktiv, popřípadě pasiv je hodnota těchto aktiv, popřípadě pasiv uplatnitelná v budoucnosti pro daňové účely.

Účetní hodnota odložené daňové pohledávky je ke každému rozvahovému dni posuzována a snížena v rozsahu, v jakém již není pravděpodobné, že bude k dispozici dostatečný zdanitelný zisk, proti němuž by bylo možno tuto pohledávku nebo její část uplatnit.

Odložená daň je zaúčtována do výsledovky s výjimkou případů, kdy se vztahuje k položkám účtovaným přímo do vlastního kapitálu a je také zahrnuta do vlastního kapitálu. Odložené daňové pohledávky a závazky jsou vzájemně započítány a v rozvaze vykázány v celkové netto hodnotě.

3.11. Smluvní pokuty a úroky z prodlení

Smluvní pokuty a úroky z prodlení uplatněné z pohledávek a ze závazků jsou v souladu s českou legislativou platnou k datu účetní závěrky zaúčtovány v okamžiku, kdy došlo ke vzniku závazku nebo pohledávky.

3.12. Finanční deriváty

K datu účetní závěrky neměla společnost sjednán žádný finanční derivát.

3.13. Státní dotace a úhrady ztráty z osobní dopravy

Dotace z veřejných rozpočtů a dalších zdrojů na pořízení a modernizaci dlouhodobého majetku jsou účtovány jako snížení pořizovací ceny příslušného majetku.

Úhrady ztráty z osobní dopravy z rozpočtu státu a krajů, dotace doprovodného sociálního programu a dotace slevového jízdného jsou účtovány do ostatních provozních výnosů.

3.14. Výnosy

Výnosy z přepravy jsou zaúčtovány do období, ve kterém byly přepravní služby poskytnuty.

Ostatní výnosy jsou zaúčtovány časově rozlišené s výjimkou případů, kdy příslušnou částku časově rozlišených výnosů nelze s dostatečnou jistotou odhadnout, nebo případů, kdy účtování časově rozlišených výnosů není českými účetními předpisy vyžadováno.

Společnost provozuje železniční dopravní cestu tvořenou majetkem ve vlastnictví státu. Náklady a výnosy vznikající při této činnosti jsou účtovány do výkazu zisku a ztráty v období se kterým věcně a časově souvisí.

3.15. Použití odhadů

Sestavení účetní závěrky vyžaduje, aby vedení společnosti používalo odhady a předpoklady, jež mají vliv na vykazované hodnoty majetku a závazků k datu účetní závěrky a na vykazovanou výši výnosů a nákladů za sledované období. Vedení společnosti je přesvědčeno, že použité odhady a předpoklady se nebudou významným způsobem lišit od skutečných hodnot v následných účetních obdobích.



> Příloha k účetní závěrce

3.16. Mimořádné náklady a mimořádné výnosy

Tyto položky obsahují výnosy a náklady z operací zcela mimořádných vzhledem k běžné činnosti účetní jednotky, jakož i výnosy a náklady z mimořádných událostí nahodile se vyskytujících.

3.17. Změny v účetních metodách

Ke změnám v účetních metodách oproti minulému účetnímu období nedošlo.

3.18. Přehled o peněžních tocích

Přehled o peněžních tocích byl sestaven nepřímou metodou. Peněžní ekvivalenty představují krátkodobý likvidní majetek, který lze snadno a pohotově převést na předem známou částku v hotovosti. Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty lze analyzovat takto:

(údaje v tis. Kč)	31. 12. 2004	31. 12. 2003
Pokladní hotovost a peníze na cestě	65 398	65 009
Účty v bankách	2 046 582	2 356 301
Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty celkem	2 111 980	2 421 310

Peněžní toky z provozních, investičních nebo finančních činností jsou uvedeny v přehledu o peněžních tocích nekompenzovaně.

4. Doplnující údaje k rozvaze a výkazu zisku a ztráty

4.1. Dlouhodobý nehmotný majetek (údaje v tis. Kč)

Pořizovací cena	Stav k 1. 1. 2003	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2003	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2004
Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	110 818	0	189	110 629	597	7 927	103 299
Software	741 755	12 564	6 405	747 914	27 468	8 075	767 307
Ocenitelná práva	1 730 303	0	0	1 730 303	0	1	1 730 302
Jiný majetek	942	0	0	942	0	0	942
Nedokončený majetek	18 086	34 619	0	52 705	173 411	109 481	116 635
Celkem	2 601 904	47 183	6 594	2 642 493	201 476	125 484	2 718 485

Oprávky	Stav k 1. 1. 2003	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2003	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2004
Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	109 774	606	189	110 191	281	7 927	102 545
Software	652 336	49 626	6 880	695 082	38 041	7 154	725 969
Ocenitelná práva	1 729 443	401	0	1 729 844	401	1	1 730 244
Jiný majetek	915	27	0	942	0	0	942
Nedokončený majetek	0	0	0	0	0	0	0
Celkem	2 492 468	50 660	7 069	2 536 059	38 723	15 082	2 559 700

Zůstatková hodnota	Stav k 1. 1. 2003	Stav k 31. 12. 2003	Stav k 31. 12. 2004
Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	1 045	438	754
Software	89 419	52 832	41 338
Ocenitelná práva	859	459	58
Jiný majetek	27	0	0
Nedokončený majetek	18 086	52 705	116 635
Celkem	109 436	106 434	158 785

Dlouhodobý nehmotný majetek zahrnuje zejména logo společnosti, které bylo v roce 1997 oceněno nezávislým znalcem částkou 1 729 mil. Kč. Společnost eviduje oprávky k logu společnosti ve stejné výši.

Nedokončený nehmotný majetek představuje zejména vývoj softwaru pro sledování vlaků, řízení vlakové dopravy a výdaje spojené s modulem software SAP, UNIPOK.



> Příloha k účetní závěrce

4.2. Dlouhodobý hmotný majetek (údaje v tis. Kč)

Pořizovací cena	Stav	Přírůstky	Úbytky	Stav	Přírůstky	Úbytky	Stav
	k 1. 1. 2003			k 31. 12. 2003			k 31. 12. 2004
Pozemky	8 306 719	116 542	392 565	8 030 696	14 721	22 718	8 022 699
Stavby	20 056 643	633 757	55 568	20 634 832	599 090	99 322	21 134 600
Samostatné movité věci	49 454 867	2 109 388	730 379	50 833 876	1 521 644	1 355 551	50 999 969
– stroje, zařízení a inventář	7 251 673	279 581	262 785	7 268 469	213 676	626 797	6 855 348
– dopravní prostředky	41 889 716	1 811 508	463 583	43 237 641	1 307 080	721 927	43 822 794
– ostatní	313 478	18 299	4 011	327 766	888	6 827	321 827
Jiný majetek	4 359	67	0	4 426	70	146	4 350
Nedokončený majetek	1 268 311	0	175 121	1 093 190	1 967 324	1 002 457	2 058 057
Zálohy	1 930 900	0	105 679	1 339 146	1 296 970	195 606	2 440 510
Celkem	81 021 780	2 859 754	1 353 633	81 936 166	5 204 935	2 480 916	84 660 185

Oprávký	Stav	Přírůstky	Úbytky	Stav	Přírůstky	Úbytky	Stav
	k 1. 1. 2003			k 31. 12. 2003			k 31. 12. 2004
Stavby	10 706 065	533 311	0	11 242 376	432 612	83 016	11 591 971
Samostatné movité věci	32 350 768	1 364 289	0	33 715 057	2 032 853	1 336 471	34 411 439
– stroje, zařízení a inventář	5 631 245	90 948	0	5 722 193	307 414	615 214	5 414 393
– dopravní prostředky	26 563 928	1 236 286	0	27 800 214	1 725 439	721 257	28 804 396
– ostatní	155 595	37 055	0	192 650	0	0	192 650
Jiný majetek	399	10	0	409	0	7	402
Nedokončený majetek	0	0	0	0	0	0	0
Zálohy	0	0	0	0	0	0	0
Celkem	43 057 232	1 897 610	0	44 957 842	2 465 465	1 419 494	46 003 812

Opravné položky	Stav	Přírůstky	Úbytky	Stav	Přírůstky	Úbytky	Stav
	k 1. 1. 2003			k 31. 12. 2003			k 31. 12. 2004
Pozemky	0	4 986	0	4 986	7 420	4 986	7 420
Stavby	8 474	64 733	1 151	72 056	134 225	72 056	134 225
Samostatné movité věci	800 259	366 330	397	1 166 192	783 117	1 166 192	783 117
– stroje, zařízení a inventář	8 873	599	397	9 075	3 304	9 075	3 304
– dopravní prostředky	791 386	365 731	0	1 157 117	779 813	1 157 117	779 813
– ostatní	0	0	0	0	0	0	0
Jiný majetek	64	0	0	64	8	64	8
Nedokončený majetek	6 954	0	0	6 954	0	6 954	0
Zálohy	0	0	0	0	0	0	0
Celkem	815 751	436 049	1 548	1 250 251	924 762	1 250 244	924 770

Zůstatková hodnota	Stav k 1. 1. 2003	Stav k 31. 12. 2003	Stav k 31. 12. 2004
Pozemky	8 306 719	8 025 710	8 015 279
Stavby	9 342 105	9 320 401	9 408 404
Samostatné movité věci	16 303 840	15 952 628	15 805 413
– stroje, zařízení a inventář	1 611 555	1 537 201	1 437 651
– dopravní prostředky	14 533 996	14 214 601	14 238 585
– ostatní	157 883	135 116	129 177
Jiný majetek	3 895	3 953	3 940
Nedokončený majetek	1 261 357	1 086 236	2 058 057
Zálohy	1 930 900	1 339 146	2 440 510
Celkem	37 148 816	35 728 074	37 731 603



> Příloha k účetní závěrce

Pozemky a stavby jsou představovány zejména nemovitostmi nádraží a depy kolejových vozidel (včetně kolejíště v obvodu nádraží a dep) a dalšími nemovitostmi sloužícími k provozování nákladní a osobní železniční dopravy a ostatních činností společnosti. Součástí pozemků a staveb není majetek tvořící železniční dopravní cestu, který je ve vlastnictví státu.

Dopravní prostředky jsou představovány zejména kolejovými vozidly (lokomotivy, osobní a nákladní vozy, ostatní kolejová vozidla) sloužícími k provozování nákladní a osobní železniční dopravy. Na základě inventarizace a analýz společnost identifikovala položky majetku, zejména kolejových vozidel, u kterých existuje významná pochybnost o jejich budoucí využitelnosti. K těmto položkám je tvořena opravná položka ve výši rozdílu mezi účetní zůstatkovou hodnotou a odhadovanou reálnou hodnotou (obvykle čistým výnosem z prodeje či vyřazení daného majetku). Snížení opravných položek k dlouhodobému hmotnému majetku je způsobeno aktualizací odhadu budoucí využitelnosti a reálné hodnoty majetku, zejména kolejových vozidel.

Nejvýznamnějšími položkami nedokončeného majetku a záloh jsou částky 1 353 594 tis. Kč a 11 143 540 tis. Kč tvořené náklady na pořízení 7 souprav kolejových vozidel s výkyvnými skříněmi (tzv. Pendolina). Tři z převzatých souprav byly v průběhu roku 2004 uvedeny do zkušebního provozu. Převzetí dalších 4 souprav se předpokládá v průběhu roku 2005.

Mezi největší úbytky hmotného majetku patřilo vyřazení automatických telefonních ústředěn, sdělovacích zařízení, budov apod. v důsledku nové investiční výstavby v pořizovací hodnotě 163 205 tis. Kč, lokomotiv v pořizovací hodnotě 159 246 tis. Kč, ostatních kolejových vozidel v pořizovací hodnotě 434 344 tis. Kč. Největším přírůstkem hmotného majetku byl nákup vlakové soupravy číslo 471 (pantograf) v hodnotě 413 283 tis. Kč.

4.2.1. Majetek daný do zástavy

Společnost nevlastní žádný majetek, k němuž bylo zřízeno zástavní právo.

4.2.2. Majetek ve finančním pronájmu (údaje v tis. Kč)

Popis předmětu/skupiny předmětů	Datum zahájení	Doba trvání v měsících	Celková hodnota leasingu	Skutečně uhrazené splátky v 2004	Splatno v roce 2005	Splatno v dalších letech
Výpočetní a kancelářská technika	12/2002	36	21 125	15 929	5 196	
Analyzátor AU	06/2003	36	2 095	466	699	930
Ostatní	05/1998	69	1 119	1 119		
Celkem			24 339	17 514	5 895	930

Majetek ve finančním pronájmu není součástí dlouhodobého majetku vykazaného v rozvaze. Uvedené údaje jsou bez daně z přidané hodnoty.

4.3. Dlouhodobý finanční majetek

4.3.1. Podíl v ovládaných a řízených osobách (údaje v tis. Kč)

Obchodní firma	Sídlo	Požizovací cena	Opravná položka	Vlastnický podíl v %	Vlastní kapitál spol.	Výsledek hospodaření 2004	Ocenění k 31. 12. 2004	Ocenění k 31. 12. 2003
RAILREKLAM, spol. s r.o.	Praha 1, Klimentská 36/1652	29 250	0	100 %	34 745	6 522	29 250	29 250
RailReal a.s.	Praha 3, Olšanská 1a	660	0	66 %	2 108	301	660	660
ČD Reality a.s.	Praha 3, Prvního pluku 2a/81	1 020	169	51 %	1 668	-332	851	**)
ČD Generalvertretung GmbH	SRN, Frankfurt am/M	1 592	0	100 %	*)	*)	1 592	**)
Celkem		32 522	169				32 353	29 910

*) Údaj není k dispozici.

***) Podíl byl pořízen v roce 2004.

Majetková účast ve společnosti RAILREKLAM, spol. s r.o. vznikla na základě zakladatelské smlouvy ze dne 21. 2. 1991. Na základě smlouvy ze dne 28. 12. 2000 byl převeden 50% obchodní podíl společnosti Österreichisches Verkehrsbüro AG na společnost za cenu 29 mil. Kč. Společnost se tak stala jediným vlastníkem společnosti. RAILREKLAM, spol. s r.o. se zabývá reklamní činností, zejména v oblasti železniční dopravy.



> Příloha k účetní závěrce

Společnost RailReal a.s. vznikla zápisem do obchodního rejstříku dne 6. 12. 2000. Společnost získala akcie společnosti RailReal a.s. na základě darovacích smluv ze dne 20. 12. 2000. Hlavním předmětem společnosti je projektování a inženýrská činnost v investiční výstavbě.

Společnost ČD reality a.s. se zabývá inženýrskou činností v investiční výstavbě, přípravou a realizací revitalizačních projektů a dalších souvisejících činností.

Společnost ČD Generalvertretung GmbH se zabývá zastupováním obchodních a ostatních zájmů ČD, a.s. v zahraničí, přímou tvorbou cen za služby, uzavíráním a zprostředkováním smluv o ceně za přepravu v oblasti nákladní přepravy a zastupováním v ostatních obchodních a zájmových oblastech.

4.3.2. Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem (údaje v tis. Kč)

Název společnosti	Sídlo	Požizovací cena	Opravná položka	Vlastnický podíl v %	Vlastní kapitál spol.	Výsledek hospodaření	Ocenění k 31. 12. 2004	Ocenění k 31. 12. 2003
CD CENTRUM, a.s.	Heršpická 813/5, Brno	2 940	1 272	49 %	3 405	-1 812	1 668	2 940
CR-City a.s.	Olšanská 1a, Praha 3	680	680	34 %	-7 846	-8 897	0	680
BOHEMIÁKOMBI, spol. s.r.o.	Opletalova 6, Praha 1	822	0	20 %	*)	*)	822	822
ČD - Telekomunikace a.s.		527 743	0	40 %	1 481 864	1 225	527 743	230 744
Masaryk Station Development, a.s.	Praha 3, Olšanská 1a	680	0	34 %	*)	*)	680	**)
Celkem		532 865	1 952				530 913	235 186

*) Údaj není k dispozici.

**) Podíl byl pořízen v roce 2004.

V roce 2003 získala společnost 34% podíl ve společnosti ČD - Telekomunikace a.s. na základě smlouvy o postoupení pohledávky se společností MORÁVKA CENTRUM, a.s. za pořizovací cenu 230 744 tis. Kč. V roce 2004 společnost navýšila svůj podíl ve společnosti ČD - Telekomunikace a.s. na 40 %. Předmětem podnikání společnosti ČD - Telekomunikace a.s. je poskytování telekomunikačních služeb.

Podíl ve společnosti Masaryk Station Development, a.s. byl pořízen v roce 2004.

4.3.3. Ostatní dlouhodobé cenné papíry a podíly (údaje v tis. Kč)

Druh cenného papíru a vkladu	Požizovací cena	Opravná položka	Ocenění k 31. 12. 2004	Ocenění k 31. 12. 2003
PraK, a.s.	850	0	850	850
STROJEXPORT a.s.	2 300	0	2 300	2 300
Hit Rail B.V.	4 017	0	4 017	4 017
EUROFIMA	262 873	0	262 873	125 691
INTERCONTAINER – INTERFRIGO (ICF) SA	5 189	0	5 189	3 493
INTERNATIONALE SPEDITION DĚČÍN a.s.	400	400	0	0
Celkem	275 629	400	275 229	136 351

V roce 2004 společnost navýšila svůj podíl ve společnosti EUROFIMA nákupem 1 300 akcií za pořizovací cenu 6 518 tis. CHF. Podíl společnosti na základním kapitálu společnosti EUROFIMA se tak zvýšil z 0,5 % k 31. 12. 2003 na 1 % k 31. 12. 2004. EUROFIMA je evropská společnost pro financování železničních kolejových vozidel se sídlem v Basileji (Švýcarsko). Předmětem činnosti společnosti je obstarávat za nejlepších možných podmínek kolejová vozidla pro správy železnic, které jsou jejími akcionáři. Česká republika přistoupila k Úmluvě o založení společnosti a Dodatkovému protokolu o založení dne 26. 7. 2002.

Společnost v roce 2004 zvýšila svůj kapitálový vklad ve společnosti INTERCONTAINER – INTERFRIGO (ICF) SA o 55 tis. EUR.



> Příloha k účetní závěrce

4.4. Zásoby (údaje v tis. Kč)

	31. 12. 2004	31. 12. 2003
Náhradní díly pro stroje a zařízení	365 352	400 715
Náhradní díly a jiné součásti ke kolejovým vozidlům a lokomotivám	465 239	394 194
Ostatní náhradní díly a jiné drobné součástky	284 511	322 956
Pohonné hmoty a ostatní výrobky z ropy	95 622	220 558
Výhybky, točny, posuvny a součásti pro železniční svršek	148 574	164 203
Ostatní	519 984	603 718
Celkem pořizovací hodnota	1 879 282	2 106 344
Opravné položky	102 427	319 287
Celkem zůstatková hodnota	1 776 855	1 787 057

Opravná položka k zásobám je tvořena k položkám nepotřebných zásob, resp. zásob, u kterých existuje riziko, že jejich reálná cena je nižší než jejich pořizovací hodnota.

Pokles opravných položek vyplývá ze skutečnosti, že společnost v průběhu roku 2004 provedla detailní posouzení budoucí využitelnosti zásob, zejména těch, ke kterým v minulém období byla vytvořena z důvodu existujících nejistot opravná položka. Na základě tohoto posouzení byla část tohoto materiálu spotřebována, zlikvidována, nebo prodána a část nově určena jako dlouhodobě potřebný majetek.

4.5. Krátkodobé pohledávky

4.5.1. Pohledávky z obchodních vztahů (údaje v tis. Kč)

Rok	Kategorie	Do splatnosti	Po splatnosti (dnů)					Celkem	Celkem
			0–90 dní	91–180	181–365	366–730	731 a více		
2004	Brutto	2 634 678	193 602	34 323	24 686	51 913	628	305 153	2 939 831
	Opravné položky	0	6	110	9 846	51 913	628	62 503	62 503
	Netto	2 634 678	193 596	34 213	14 839	0	0	242 650	2 877 328
2003	Brutto	2 459 407	221 253	56 768	42 477	0	0	320 498	2 779 905
	Opravné položky	0	20	16 045	42 477	0	0	58 542	58 542
	Netto	2 459 407	221 233	40 723	0	0	0	261 956	2 721 363

4.5.2. Daňové pohledávky

Daňové pohledávky jsou tvořeny převážně pohledávkou z titulu daně z přidané hodnoty ve výši 130 664 tis. Kč k 31. 12. 2004 a 394 619 tis. Kč k 31. 12. 2003.

4.5.3. Poskytnuté zálohy

K 31. 12. 2004 činily krátkodobé poskytnuté zálohy 229 850 tis. Kč, k 31. 12. 2003 činily 267 049 tis. Kč a byly tvořeny převážně zálohami na dodávky služeb (elektrická energie, teplo apod.).

4.6. Dohadné účty aktivní (údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 31. 12. 2004	Zůstatek k 31. 12. 2003
Nájemné za provoz vozů v zahraničí – osobní doprava	591 755	605 637
Nájemné za provoz vozů v zahraničí – nákladní doprava	180 708	209 529
Výnosy z mezinárodní přepravy	456 519	519 043
Ostatní	134 444	48 105
Dohadné účty aktivní celkem	1 363 426	1 382 314

Nájemné za provoz vozů v zahraničí je vyúčtováváno zpětně za období 2 měsíců (nákladní doprava), resp. 12 měsíců (osobní doprava).

Výnosy z mezinárodní přepravy představují pohledávku z titulu uskutečněných přeprav do 31. 12. 2004, které nebyly cizím železničním vyúčtovány, a pohledávku nevyúčtovaných provozních výkonů v pohraničních oblastech se sousedními železnicemi. Tato pohledávka je obvykle vyúčtovávána se zpožděním 1 či více měsíců.



> Příloha k účetní závěrce

4.7. Vlastní kapitál

Základní kapitál společnosti byl vytvořen vkladem Českého státu, jako jediného akcionáře zastoupeného Ministerstvem dopravy České republiky (MD ČR). Základní kapitál tvoří 20 ks kmenových akcií na jméno, ve jmenovité hodnotě 1 mld. Kč. Akcie jsou uloženy u vlastníka, tj. MD ČR. Akcie společnosti jsou převoditelné pouze s předchozím souhlasem vlády ČR.

Údaje o charakteru jednotlivých položek vlastního kapitálu jsou uvedeny v obecných informacích přílohy k účetní závěrce v bodě 3.7.

Změna zůstatku ostatních kapitálových fondů v roce 2003 souvisí zejména s dodatečným zpřesněním rozsahu a hodnoty majetku a závazků převedených na společnost k 1. 1. 2003.

Snížení statutárních a ostatních fondů je představováno čerpáním zůstatku fondu kulturních a sociálních potřeb. V roce 2004 a 2003 nebyla účtována tvorba fondu.

4.8. Rezervy (údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 1. 1. 2003	Tvorba	Čerpání	Zůstatek k 31. 12. 2003	Tvorba	Čerpání	Zůstatek k 31. 12. 2004
Rezerva na slevy a reklamace	34 658	26 458	34 658	26 458	35 197	26 458	35 197
Rezerva na renty	18 345	0	0	18 345	15 477	18 345	15 477
Rezerva na opravy majetku	0	4 743	0	4 743	0	4 743	0
Rezerva na doprovodný sociální program	0	52 618	0	52 618	0	52 618	0
Rezerva na nevybranou dovolenou	0	301 257	0	301 257	0	168 275	132 982
Rezervy celkem	53 003	383 076	34 658	403 421	50 674	270 439	183 656

Společnost vytváří rezervu na slevy a reklamace, které budou přiznány zákazníkům po datu účetní závěrky.

Společnost je povinna vyplácet odškodnění za pracovní úrazy a nemoci z povolání a příplatky k důchodům některých svých bývalých zaměstnanců. Celková odhadovaná současná hodnota budoucích výplat v souvislosti s pracovními úrazy, nemocemi z povolání a odchody do důchodu, které nastaly do data účetní závěrky činila 15 477 tis. Kč v roce 2004 a 18 345 tis. Kč v roce 2003.

Společnost vytvořila v roce 2003 rezervu na závazky vyplývající z tzv. Doprovodného sociálního programu do výše, do jaké tyto závazky vzniklé a neuhrazené do 31. 12. 2003 nejsou kryty státní dotací ani nepřešly k okamžiku vzniku společnosti na SŽDC. Protože tyto závazky byly v roce 2004 splaceny, či promítnuty, společnost rezervu v roce 2004 rozpustila.

Společnost od roku 2003 vytváří rezervu na nevybranou dovolenou, a to ve výši odhadovaných budoucích peněžních výdajů (dodatečných mzdových výdajů za přesčasové hodiny) vyvolaných čerpáním dovolené nevybrané do konce běžného účetního období. Společnost přehodnocuje výši této rezervy vždy na konci účetního období, a proto účtuje pouze o změně jejího stavu vždy k rozvahovému dni. Významné snížení této rezervy v roce 2004 bylo způsobeno zvýšeným čerpáním dovolené zaměstnanci společnosti a dále zpřesněním metody výpočtu této rezervy.

Všechny tvořené rezervy jsou daňově neuznatelné.

4.9. Dlouhodobé závazky (údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 31. 12. 2004	Zůstatek k 31. 12. 2003
Závazek ke společnosti EUROFIMA	1 827 839	0
Závazek k městu Karlovy Vary	44 000	54 000
Závazek z nakoupených pohledávek	0	30 744
Dlouhodobé přijaté zálohy	611	783
Ostatní	338	338
Dlouhodobé závazky celkem	1 872 788	85 865

V roce 2004 České dráhy přijaly dlouhodobou půjčku od společnosti EUROFIMA pro financování nákupu kolejových vozidel. Část dlouhodobých závazků tvoří závazek ČD, a.s. vůči městu Karlovy Vary v souvislosti s výstavbou vlakového a autobusového nádraží v Karlových Varech. Výše tohoto závazku činí 44 000 tis. Kč k 31. 12. 2004 a 54 000 tis. Kč k 31. 12. 2003. Částka 30 744 tis. Kč vykazovaná k 31. 12. 2003 představovala dlouhodobou část závazku z titulu smlouvy o postoupení pohledávek za dlužníkem ČD - Telekomunikace a.s.



> Příloha k účetní závěrce

4.10. Krátkodobé závazky

4.10.1. Závazky z obchodních vztahů (údaje v tis. Kč)

Rok	Kategorie	Do splatnosti	Po splatnosti (dnů)					Celkem	Celkem
			0–90	91–180	181–365	366–730	731 a více		
2004	Krátkodobé	2 927 704	274 401	10 247	2 748	-238	274	287 432	3 215 136
2003	Krátkodobé	2 218 298	217 902	1 756	-2 626	221	609	217 862	2 436 160

4.10.2. Daňové závazky a dotace

Daňové závazky k 31. 12. 2004 tvoří převážně daň z příjmu fyzických osob ze závislé činnosti sražená zaměstnancům z hrubých mezd ve výši 179 758 tis. Kč (k 31. 12. 2003 činila 179 718 tis. Kč) a nevyčerpaná část investiční dotace přijatá společností od obcí ve výši 39 967 tis. Kč (k 31. 12. 2003 činila 46 123 tis. Kč).

Společnost nemá žádné splatné závazky pojistného na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti, veřejného zdravotního pojištění a daňových nedoplatků.

4.10.3. Přijaté zálohy

K 31. 12. 2004 činily krátkodobé přijaté zálohy 285 277 tis. Kč (k 31. 12. 2003 činily 377 967 tis. Kč) a byly tvořeny převážně zálohami na nájemné.

4.11. Dohadné účty pasivní (údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 31. 12. 2004	Zůstatek k 31. 12. 2003
Nájemné za provoz vozů zahraničních společností v ČR – osobní doprava	472 081	515 802
Nájemné za provoz vozů zahraničních společností v ČR – nákladní doprava	109 454	153 693
Náklady z mezinárodní přepravy	290 286	203 651
Ostatní	151 064	169 133
Dohadné účty pasivní celkem	1 022 885	1 042 279

Nájemné za provoz vozů zahraničních společností v ČR je vyúčtováváno zpětně za období 2 měsíců (nákladní doprava), resp. 12 měsíců (osobní doprava).

Náklady z mezinárodní přepravy představují závazek z titulu nevyúčtovaných provozních výkonů v pohraničních oblastech sousedními železnicemi. Tento závazek je obvykle vyúčtován se zpožděním jednoho či více měsíců.

4.12. Bankovní úvěry

Dlouhodobé bankovní úvěry (údaje v tis. Kč)

Banka	Měna	Zůstatek k 31. 12. 2004	Zůstatek k 31. 12. 2003	Úroková sazba	Forma zajištění
ČSOB	EUR	721 221	284 129	3M EURIBOR + 0,5	Státní záruka
Celkem		721 221	284 129		

Společnost uzavřela úvěrovou smlouvu s konsorciem bank vedených Československou obchodní bankou, a. s. Dalšími členy konsorcia jsou Kreditanstalt für Wiederaufbau, Bayerische Landesbank, Česká spořitelna, a.s. a Deutsche Bank Filiale Prag, org. složka. Celková výše úvěrového rámce je 92 065 tis. EUR. K 31. 12. 2003 bylo čerpáno 8 768 tis. EUR (jednorázově čerpáno 23. 6. 2003). K 31. 12. 2004 bylo čerpáno 26 305 tis. EUR (3x čerpáno 8 768 tis. EUR na jednotku 1-3 včetně). Splácení úvěru začne v roce 2005. Konečným dnem splacení celého úvěru je 25. 11. 2014. Úvěr byl poskytnut za účelem obnovy vozového parku a je zajištěn státní zárukou vystavenou Ministerstvem financí ČR, která zajišťuje jistinu a úroky.

Krátkodobé bankovní úvěry

Jako krátkodobý úvěr společnost vykazuje část dlouhodobých úvěrů, která je splatná do jednoho roku od data účetní závěrky. K 31. 12. 2004 činí část dlouhodobého úvěru uvedeného v bodě 4.12. splatná do jednoho roku od data účetní závěrky 80 136 tis. Kč.



> Příloha k účetní závěrce

4.13. Daň z příjmu

4.13.1. Splatná daň

Společnost od data vzniku vykazuje daňovou ztrátu. Daňová ztráta roku 2003 byla 1 294 660 tis. Kč, daňová ztráta roku 2004 činí 2 894 691 tis. Kč.

4.13.2. Odložená daň

Společnost vypočítala odloženou daňovou pohledávku z následujících titulů (údaje v tis. Kč):

	Stav k 31. 12. 2004	Stav k 31. 12. 2003
Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	-423 873	77 117
Dlouhodobý finanční majetek	96	96
Pohledávky z obchodního styku	10 913	10 965
Zásoby	24 582	72 511
Rezervy	44 078	92 418
Daňová ztráta	1 005 444	409 583
Celkem odložená daňová pohledávka	661 240	662 690

Z důvodů opatrnosti a nejistoty ohledně budoucích zdanitelných zisků se společnost rozhodla o odložené daňové pohledávce neúčtovat.

4.14. Časové rozlišení pasiv

Výdaje příštích období zahrnují zejména předpokládaný doplatek smluvní mzdy vedoucích pracovníků společnosti za běžné účetní období.

Výnosy příštích období zahrnují zejména příjem z nájemného tří benzínových stanic pronajatých společností OMV a ARAL, které bylo zapláceno na 20 let dopředu.

4.15. Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb (údaje v tis. Kč)

	Rok 2004			Rok 2003		
	Tuzemsko	Zahraničí	Celkem	Tuzemsko	Zahraničí	Celkem
Tržby z nákladní přepravy	5 676 589	12 002 514	17 679 103	11 420 496	7 153 404	18 573 900
Tržby z osobní přepravy	3 743 674	1 557 201	5 300 875	3 531 235	1 476 424	5 007 659
Tržby z ostatní přepravy	19 426	0	19 426	221 670	0	221 670
Tržby za zajištění ŽDC	11 374 912	0	11 374 912	11 330 304	0	11 330 304
Tržby za zajištění modernizace a rozvoje ŽDC	40 174	0	40 174	318 000	0	318 000
Tržby za ostatní služby	2 135 631	0	2 135 631	2 422 156	0	2 422 156
Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb celkem	22 990 406	13 559 715	36 550 121	29 243 861	8 629 828	37 873 689

Tržby za zajištění železniční dopravní cesty (ŽDC) představují tržby za služby poskytované státní organizaci Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a zahrnují zajištění řízení provozu ve výši 4 919 217 tis. Kč (v roce 2003 činily 5 102 304 tis. Kč) a zajištění provozuschopnosti ve výši 6 455 695 tis. Kč (v roce 2003 činily 6 228 000 tis. Kč). Vztahy mezi společností a SŽDC jsou uvedeny v bodě 7.2.

Tržby za ostatní služby zahrnují tržby za ostatní činnosti společnosti, zejména za pronájem pozemků, staveb a nebytových prostor, tržby za rozvod a distribuci tepla a elektrické energie a tržby od zdravotních pojišťoven.



> Příloha k účetní závěrce

4.16. Spotřebované nákupy (údaje v tis. Kč)

	Rok 2004	Rok 2003
Spotřeba materiálu	2 632 706	2 731 142
Spotřeba energie	2 500 338	2 667 782
Spotřeba pohonných hmot	1 944 111	1 834 747
Spotřebované nákupy celkem	7 077 155	7 233 671

4.17. Služby (údaje v tis. Kč)

	Rok 2004	Rok 2003
Opravy a udržování	3 958 375	3 445 409
Cestovné	289 631	323 097
Telefon, fax, internet, poštovné	161 038	144 759
Nájemné	98 952	95 624
Použití dopravní cesty, řízení provozu	5 810 085	5 757 783
Nájemné za železniční vozy	785 663	1 315 417
Přepravné	216 116	231 555
Služby jídelních a lůžkových vozů	126 214	100 235
Služby spojené s užíváním budov	230 600	217 387
Čištění, řazení vozů	118 194	127 504
Ostatní služby	1 315 755	948 958
Celkem	13 110 623	12 707 728

4.18. Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti (údaje v tis. Kč)

	Rok 2004	Rok 2003
Změna stavu rezerv	-219 765	350 418
Změna stavu opravných položek k pohledávkám	7 136	58 557
Změna stavu opravných položek k dlouhodobému hmotnému majetku	-325 481	433 881
Změna stavu opravných položek k dlouhodobému finančnímu majetku	2 121	0
Změna stavu opravných položek k zásobám	-216 860	302 130
Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti celkem	-752 849	1 144 986

Pokles výše rezerv v roce 2004 je způsoben zejména čerpáním rezervy na nevybranou dovolenou (viz bod 4.8.). Snížení hodnoty opravné položky k dlouhodobému hmotnému majetku je komentováno v bodě 4.2. a opravné položky k zásobám v bodě 4.4.

4.19. Ostatní provozní výnosy (údaje v tis. Kč)

	Rok 2004	Rok 2003
Úhrada ztráty z osobní dopravy ze státního rozpočtu	4 789 982	4 995 765
Úhrada ztráty z osobní dopravy z rozpočtu krajů	2 174 846	2 174 860
Dotace	601 758	372 821
Výnosy z odepsaných a postoupených pohledávek	399	231 237
Smluvní pokuty a úroky z prodlení	363	37 138
Náhrady za škody od pojišťoven a ostatních osob	13 165	169 602
Prostředky od Státního fondu dopravní infrastruktury na povodně 2002	0	107 794
Ostatní	616 154	503 686
Ostatní provozní výnosy celkem	8 196 667	8 592 903

Položka ostatní zahrnuje například úhrady od zaměstnanců za stravování, rekreace, provize z prodeje jízdenek apod.



> Příloha k účetní závěrce

4.20. Ostatní provozní náklady (údaje v tis. Kč)

	Rok 2004	Rok 2003
Smluvní pokuty a úroky z prodlení	4 815	3 070
Odpisy pohledávek a postoupené pohledávky	8 217	231 173
Manka a škody v provozní oblasti	68 745	67 341
Pojištění	142 803	121 832
Stejnokroje a paušály zaměstnancům	105 226	127 806
Náhrady škod na majetku a zdraví osob	38 319	39 967
Členské příspěvky	31 258	36 668
Ostatní provozní náklady	35 628	47 340
Ostatní provozní náklady celkem	435 011	672 127

4.21. Ostatní finanční výnosy a náklady

Ostatní finanční výnosy a náklady tvoří převážně kurzové rozdíly.

4.22. Mimořádné výnosy a náklady

Nejvýznamnější položkou mimořádných výnosů je prodej části podniku, tzv. Stavební správy, zabezpečující rozvoj dopravní cesty společnosti SŽDC k 1. 1. 2004. Čistá účetní hodnota prodaného majetku a závazků (převážně dlouhodobého hmotného majetku) ve výši 15 882 tis. Kč byly zaúčtovány do mimořádných nákladů a prodejní cena ve výši 117 867 tis. Kč byla zaúčtována jako mimořádný výnos.

5. Zaměstnanci, vedení společnosti a statutární orgány

Průměrný přepočtený počet zaměstnanců a členů vedení společnosti za rok 2003 a 2004 je následující:

2004

	Počet zaměstnanců	Mzdové náklady (v tis. Kč)	Soc. a zdrav. zabezpečení (v tis. Kč)	Ostatní náklady (v tis. Kč)	Osobní náklady celkem (v tis. Kč)
Zaměstnanci	73 547	16 847 520	5 675 174	621 576	23 144 270
Vedení společnosti	278	165 389	57 015	2 336	224 740
Celkem	73 825	17 012 909	5 732 189	623 912	23 369 010

2003

	Počet zaměstnanců	Mzdové náklady (v tis. Kč)	Soc. a zdrav. zabezpečení (v tis. Kč)	Ostatní náklady (v tis. Kč)	Osobní náklady celkem (v tis. Kč)
Zaměstnanci	78 228	16 704 676	5 747 078	607 245	23 058 999
Vedení společnosti	347	186 489	64 180	6 887	257 556
Celkem	78 575	16 891 165	5 811 258	614 132	23 316 555

Členům statutárních a dozorčích orgánů byly kromě možnosti využití zlevněného jízdného poskytnuty peněžní odměny ve výši 3 466 tis. Kč v roce 2004 a 4 569 tis. Kč v roce 2003 (obsaženo ve výše uvedené tabulce). Vedení společnosti má možnost požívat naturální mzdy ve formě užití automobilů společnosti k soukromým účelům.



> Příloha k účetní závěrce

6. Podmíněné a další neuvedené závazky v účetnictví

Společnost zavedla systematická opatření zaměřená na ochranu životního prostředí a zavádění ekologicky šetrných postupů. V roce 1999 byl zaveden informační systém na sledování nákladů vynaložených na spotřebu energie, vody a nákladů spojených s ochranou životního prostředí (tzv. environmentální informační systém), od roku 2000 provádí každoročně odbor ochrany životního prostředí GR vnitřní ekologický audit. Ve společnosti nebyl proveden celkový ekologický audit. Možné náklady, které by společnosti mohly v této oblasti vzniknout, nelze v současné době určit, a proto v účetní závěrce nebyly z tohoto titulu provedeny žádné úpravy. Náklady na odstraňování již způsobených ekologických škod jsou účtovány jako provozní náklady.

Společnost nevede žádné soudní spory s významným finančním dopadem. Z tohoto důvodu se společnost rozhodla nevytvářet na soudní spory rezervu.

7. Další informace

7.1. Významné faktory ovlivňující činnost společnosti

Společnost je založena a její činnost se řídí, vedle obecných právních předpisů upravujících postavení akciových společností, zákonem o transformaci. Z tohoto zákona vyplývá mimo jiné rozsah majetku společnosti nebo její role při provozování železniční dopravní cesty a provozování přepravních služeb ve veřejném zájmu.

Společnost poskytuje přepravní služby ve veřejné drážní osobní dopravě za stanovenou (věcně usměrňovanou) cenu a zabezpečuje dopravní služby v určených kategoriích vlaků osobní přepravy na železniční síti České republiky. Rozsah těchto služeb a výše úhrady (výnosu společnosti) je stanovena smlouvami se státem a územně samosprávnými celky. Výše úhrady je vázána na objem zdrojů stanovený státním rozpočtem na financování prokazatelné ztráty v osobní dopravě. Prostředky vyčleněné státním rozpočtem na úhradu závazků veřejné služby danou smluvně zajištěnými objemy výkonů v dálkové i regionální osobní dopravě v roce 2004 jsou dle výpočtu vedení společnosti nižší, než celková ztráta.

Navržená výše úhrad pro rok 2005 je obdobná jako výše obdržených úhrad pro rok 2004 (viz bod 4.19.). K datu této účetní závěrky byly dohodnuty částky úhrad na rok 2005 se všemi územně samosprávnými celky, přičemž část příslušných smluv již byla podepsána a vedení společnosti očekává podpis zbývajících smluv obsahujících dohodnuté částky v nejbližší budoucnosti. Návrh smlouvy se státem obsahující očekávanou částku úhrady na rok 2005 byl společností předložen. Na základě již obdrženého měsíčního zálohového financování a zkušenosti z minulých let vedení společnosti předpokládá, že smlouva se státem obsahující navrženou částku úhrady bude uzavřena v průběhu roku 2005. Obdobně jako v roce 2004 vedení společnosti očekává, že celková částka obdržených úhrad za rok 2005 bude nižší, než celková ztráta z dálkové a regionální osobní dopravy.

Společnost provozuje železniční dopravní cestu na základě tříleté smlouvy se SŽDC. Současná smlouva, ze které vyplývá mimo jiné i výše úhrady (výnosu společnosti) za provozování železniční dopravní cesty, je uzavřena na období let 2003 až 2005.

Společnost hradí SŽDC cenu za užívání železniční dopravní cesty. Výše této úhrady (nákladu společnosti) je stanovena zákonem č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů.

7.2. Vztahy se SŽDC

Náklady a výnosy

Náklady a výnosy společnosti realizované ve vztahu k SŽDC v roce 2004 a 2003 byly následující:

2004 (údaje v tis. Kč)

	Náklady	Výnosy
Zajištění ŽDC – řízení provozu	–	4 919 217
Zajištění ŽDC – údržba provozuschopnosti	–	6 455 695
Zajištění modernizace a rozvoje ŽDC	–	40 174
Použití dopravní cesty – osobní doprava	1 468 885	–
Použití dopravní cesty – nákladní doprava	4 341 201	–
Celkem	5 810 086	11 415 086



> Příloha k účetní závěrce

2003 (údaje v tis. Kč)

	Náklady	Výnosy
Zajištění ŽDC – řízení provozu	–	5 102 304
Zajištění ŽDC – údržba provozuschopnosti	–	6 228 000
Zajištění modernizace a rozvoje ŽDC	–	318 000
Použití dopravní cesty – osobní doprava	1 480 271	–
Použití dopravní cesty – nákladní doprava	4 277 512	–
Celkem	5 757 783	11 648 304

Výnosy ze zajištění železniční dopravní cesty (ŽDC) ze zajištění modernizace a rozvoje ŽDC jsou vykazovány jako tržby za prodej vlastních výrobků a služeb a jsou uvedeny v bodě 4.15. Náklady na poskytování těchto služeb jsou součástí celkových nákladů společnosti.

Náklady za použití dopravní cesty jsou vykazovány jako služby a jsou uvedeny v bodě 4.17.

Současně společnost vykonávala pro SŽDC na základě mandátní smlouvy agendy související s rozdělením státní organizace České dráhy. Výnosy z těchto činností nebyly významné.

Pohledávky a závazky

K 31. 12. 2004 eviduje společnost pohledávky a závazky vůči SŽDC. Celková čistá hodnota salda těchto položek představuje závazek ve výši 628 456 tis. Kč (k 31. 12. 2003 ve výši 231 729 tis. Kč). Tento závazek je v rozvaze vykázán jako součást závazků z obchodních vztahů.

8. Události po datu účetní závěrky

8.1. Vyčlenění části podniku do dceřiné společnosti

Společnost vyčlenila část podniku, tvořenou majetkem a závazky v účetní hodnotě 287 483 tis. Kč, které byly v hodnotě 391 490 tis. Kč oceněné znaleckým posudkem vloženy do nově vzniklé dceřiné společnosti Traťová strojní společnost, a.s. Tato společnost byla zapsána do obchodního rejstříku 1. 1. 2005 s hodnotou základního kapitálu 380 000 tis. Kč.

8.2. Ostatní události

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



> **Důležité skutečnosti** po účetní závěrce společnosti

Vznik společnosti Traťová strojní společnost, a.s.

K 1. lednu 2005 vznikla zápisem do obchodního rejstříku samostatná právnická osoba Traťová strojní společnost, a.s. Zakladatelem a jediným akcionářem jsou České dráhy, a.s. Společnost vznikla transformací bývalé specializované organizační jednotky Traťové strojní stanice Pardubice. Vznik této samostatné právnické osoby je plně v souladu se střednědobou strategií Českých drah, kde jedním ze záměrů je převedení servisních činností do ceňných společností.

Posláním Traťové strojní společnosti, a.s., je poskytovat strojní, opravárenské kapacity a technologické přepravy v rámci oprav, údržby a investiční činnosti na železničních tratích pro České dráhy, a.s., a ostatní stavební firmy na území České republiky a v zahraničí. Společnost se zaměřuje především na provozování speciálních traťových strojů a zařízení pro stavbu, obnovu a údržbu železničních tratí, včetně jejich oprav a výroby náhradních dílů.

Novela zákona č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení daní

K 3. lednu 2005 vstoupil v platnost zákon č. 1/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení daní, ve znění dalších předpisů a některé další zákony. Úprava zákona o rozpočtovém určení daní vyvolává zásadní změny v systému financování veřejné osobní dopravy realizované jako závazek veřejné služby při zajišťování dopravní obslužnosti krajů. Krajské úřady na základě této novely získávají vedle většího objemu finančních prostředků do krajských rozpočtů i větší volnost při přidělování finančních prostředků z rozpočtů krajů na dopravní obslužnost, neboť významná část finančních prostředků již není oproti předchozí úpravě účelově vázána. Vedení společnosti si uvědomuje, že tato skutečnost může negativně ovlivnit plánované výsledky Českých drah v segmentu regionální osobní dopravy.

Vklad o.z. Telematika do společnosti ČD - Telekomunikace a.s.

Dne 23. listopadu 2004 schválila mimořádná valná hromada společnosti ČD - Telekomunikace a.s. navýšení základního kapitálu této společnosti. Navýšení bude realizováno zejména vkladem části podniku České dráhy, a.s. (odštěpný závod Telematika) do společnosti ČD - Telekomunikace a.s. Tento krok byl schválen dne 15. prosince 2004 řídicím výborem Českých drah, a.s. Realizací vkladu o.z. Telematika k 1. dubnu 2004 získají České dráhy, a.s., majoritní vlastnický podíl ve společnosti ČD - Telekomunikace a.s. Tímto krokem bude završen proces transformace telematických služeb v rámci Českých drah, který postupně probíhal v souladu se schválenými strategickými záměry společnosti. Na mimořádném zasedání dne 15. 4. 2005 rozhodla valná hromada společnosti ČD - Telekomunikace a.s. o přejmenování společnosti na ČD - Telematika a.s. (ČDT) od 1. 5. 2005.

Statutární orgány společnosti

Dne 1. 3. 2005 zvolila dozorčí rada Ing. Petra Davida, Ph.D., členem představenstva s okamžitou účinností. Dne 8. 3. 2005 jmenovalo představenstvo Ing. Petra Davida, Ph.D., do funkce náměstka generálního ředitele pro dopravní cestu. Dnem 9. 5. 2005 skončil Ing. Petr Kousal ve funkcích předsedy představenstva a generálního ředitele. Ing. Petr Kousal zůstává členem představenstva. Dnem 6. 5. 2005 skončil Ing. Jiří Kloutvor, CSc., ve funkci člena představenstva a dnem 9. 5. 2005 ve funkci náměstka generálního ředitele pro obchod a provoz. Dne 9. 5. 2005 dozorčí rada zvolila Ing. Jiřího Koláře, Ph.D., členem představenstva s účinností od 10. 5. 2005, odvolala Ing. Josefa Bazalu z funkce člena představenstva ke dni 9. 5. 2005 a zvolila ho do funkce předsedy představenstva od 10. 5. 2005. Dne 10. 5. 2005 představenstvo jmenovalo Ing. Jiřího Koláře, Ph.D., do funkce náměstka generálního ředitele pro obchod a provoz ke dni 11. 5. 2005, dnem 10. 5. 2005 odvolala Ing. Josefa Bazalu z funkce prvního náměstka generálního ředitele a jmenovalo ho do funkce generálního ředitele ke dni 11. 5. 2005. Dne 25. 5. 2005 odvolalo představenstvo Ing. Jiřího Koláře, Ph.D., z funkce náměstka generálního ředitele pro obchod a provoz ke dni 31. 5. 2005, jmenovalo Ing. Jiřího Koláře, Ph.D., do funkce náměstka generálního ředitele pro osobní dopravu ke dni 1. 6. 2005, Ing. Rodana Šenekla do funkce náměstka generálního ředitele pro nákladní dopravu ke dni 1. 6. 2005. Ke dni 3. 6. 2005 ukončil Ing. Petr Kousal členství v představenstvu. Dne 7. června 2005 zvolila dozorčí rada Ing. Rodana Šenekla členem představenstva s okamžitou účinností.



> Organizační struktura společnosti k 31. 12. 2004

Státní správa

Orgány
Českých drah, a.s.

Řídící výbor

Valná hromada

Dozorčí rada

Představenstvo

Generální ředitel ČD

(KGŘ) Kancelář GŘ
(O6) Odbor regionálních vztahů
(O17) Odbor interního auditu a kontroly
(O18) Inspektorát bezpečnosti žel. dopravy
(O31) Odbor majetkového podnikání
(GZ ČD) Generální zastoupení ČD v zahraničí (7)
Zástupce ČD při EU v Bruselu

I. náměstek GŘ

(KI.N) Kancelář I.N
(O5) Odbor mezinárodní
(O10) Odbor personální ŽZ ÚPV
(O25) Odbor právní
(O26) Odbor strategie a informatiky VÚŽ
(O28) Odbor ochrany životního prostředí TELEMATIKA
(O30) Odbor obrany a ochrany

Náměstek GŘ pro ekonomiku

(KEN) Kancelář EN
(O1) Odbor finanční OPT
(O2) Odbor řízení ekonomiky ÚZV
(O4) Odbor správní
(O8) Odbor zásobování a odbytu ZC (3)

Náměstek GŘ pro obchod a provoz

(KNOP) Kancelář NOP
(TI) Technická inspekce
(O11) Odbor provozování dráhy
(O12) Odbor kolejových vozidel
(O16) Odbor osobní dopravy a přepravy CK
(O21) Odbor nákladní dopravy a přepravy ŽELSPED

OPŘ (6) Kancelář ředitele Průřezové činnosti Provoz
UŽST (150) Průřezové činnosti Administrativa Provoz
DKV (8) Osobní doprava a přeprava
DPOV (2) Nákladní doprava a přeprava

Náměstek GŘ pro dopravní cestu

(KNDC) Kancelář NDC
(O13) Odbor stavební SRDM SŽE TÚDC HZS SDC (13)
(O14) Odbor automatizace a elektrotechniky TSS SŽG (3)
(O20) Odbor provozu infrastruktury

Poznámka: Čísla v závorkách za zkratkou vnitropodnikové organizační složky znamenají počty příslušných složek. V případě, že není číslo za zkratkou vnitropodnikové organizační složky uvedeno, je zřízena pouze jedna složka.



> Prohlášení představenstva společnosti

Představenstvo Českých drah, a.s., svým usnesením č. 686/2004 na zasedání dne 27. ledna 2004 rozhodlo o tom, že České dráhy, a.s., nebudou vypracovávat zprávu o vztazích mezi ovládající a ovládanou osobou a o vztazích mezi ovládanou osobou a ostatními osobami ovládanými stejnou ovládající osobou (dále jen „Zpráva mezi propojenými osobami“).

Podle názoru Českých drah, a.s., v případě, že není uzavřena ovládací smlouva, se povinnost zpracovat Zprávu mezi propojenými osobami ve lhůtě 3 měsíců od skončení účetního období vztahuje pouze na statutární orgány ovládaných osob sdružených do koncernů, kde jsou vztahy podrobeny jednotnému řízení. Zpráva mezi propojenými osobami pak zahrnuje veškeré vztahy uvnitř koncernu, jejichž účastníkem je řízená osoba, které se zpráva týká.

Tam, kde má Česká republika postavení ovládající osoby, nejde o koncern, neboť koncern tvoří pouze osoba řídící a osoby řízené, jejichž podniky jsou koncernovými podniky. Podnikem se rozumí soubor hmotných, jakož i osobních a nehmotných složek podnikání. K podniku náleží věci, práva a jiné majetkové hodnoty, které patří podnikateli a slouží k provozování podniku.



> Přehled použitých výrazů a zkratk

AEIF	Evropské asociace pro železniční interoperabilitu	PKP	Polské státní dráhy (Polskie koleje państwowe)
ATM	Asynchronní režim přenosu	POP	Přenosná osobní pokladna
CER	Společenství evropských železnic	PVP	prázdné vozy přepravní
CK	Cestovní kancelář, odštěpný závod	RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
ČD, s.o.	České dráhy, státní organizace	Ro-La	doprovázená přeprava kamionů na železničních vozech (Rollende Landstrasse)
ČD, a.s.	České dráhy, akciová společnost	SC	kategorie vlaku nejvyšší kvality (SuperCity)
čtkm	čisté tunové kilometry (suma součinů hmotností zboží a skutečných přepravních vzdáleností)	SDC	Správa dopravní cesty
DATIS	Datové a informační služby, odštěpný závod	SENA	Systém pro konstrukci nákrešného jízdního řádu
DB	Německá dráha (Deutsche Bahn)	SRDM	Správa rekreačního a domovního majetku
DKV	Depo kolejových vozidel	SS	Stavební správa
DPOV	Dílny pro opravu vozidel	SŽE	Správa železniční energetiky
EC	kategorie vlaku vyšší kvality (EuroCity)	SŽG	Středisko železniční geodézie
EUROFIMA	Evropská společnost pro financování železničních vozidel	SŽT	Správa železničních telekomunikací
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovač	SŽDC, s.o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
FIATA	Mezinárodní federace svazů zasilatelů	TERFN	Transevropská železniční síť nákladní dopravy
GSM-R	globální systém pro mobilní komunikaci na železnici	TSS	Traťová strojní stanice
GVD	grafikon vlakové dopravy	TÚDC	Technická ústředna dopravní cesty
hrtkm	hrubé tunové kilometry (suma součinů dopravních hmotností vlaků a ujetých vzdáleností)	ÚDIV	Ústřední dirigování vozů
HZS	Hasičská záchranná služba	UIC	Mezinárodní železniční unie
IC	kategorie vlaku vyšší kvality (InterCity)	UNIPOK	Univerzální pokladna
ISOR	Informační systém operativního řízení	UŽST	Uzlové železniční stanice
KMŽP	Kontrola mezinárodních železničních přeprav	ÚPV	Ústav podnikového vzdělávání
KPT	Kontrola přepravních tržeb	ÚZV	Ústřední zúčtovna vozů
OPŘ	Obchodně-provozní ředitelství	VH	výsledek hospodaření
OPT	Odúčtovna přepravních tržeb	vlkm	vlakové kilometry (suma součinů počtu vlaků a ujetých vzdáleností)
oskm	osobové kilometry (suma součinů počtu platících přepravených osob a tarifních vzdáleností)	VÚŽ	Výzkumný ústav železniční, odštěpný závod
OSŽD	Organizace pro spolupráci železnic	ZC	Zásobovací centrum
PARIS	Prodejní a rezervační informační systém	ŽELSPED	Spedice ČD
		ŽSR	Železnice Slovenské republiky
		ŽZ	Železniční zdravotnictví, odštěpný závod

> Identifikační a kontaktní údaje

> Obchodní firma (název): **České dráhy, a.s.**
> Sídlo: **Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, PSČ 110 15**
> IČ: **70994226**
> DIČ: **CZ70994226**
> Rejstříkový soud: **Praha**
> Spisová značka: **oddíl B, vložka 8039**
> Telefon: **+420 972 232 299**
> Fax: **+420 972 232 081**
> e-mail: **press@cd.cz**
> http: **www.cd.cz**





