

Výroční zpráva 2002 Annual Report



2002



OBSAH TABLE OF CONTENTS



002	Profil organizace / Organization Profile
004	Základní hospodářské ukazatele / Basic Economic Ratios
006	Úvodní slovo / Opening Statement
009	Významné události roku / Major Events in 2002
011	Zpráva o činnosti / Report on Activity
012	Komentář k hospodaření a financování / Comments on the Results of Operations and Funding
016	Základní činnosti / Major Operations
030	Další činnosti / Other Activities
036	Personální vývoj, zaměstnanost a sociální program / Human Resources, Employment and Social Program
038	Statutární orgány a vedení organizace / Statutory Bodies and Management
040	Organizační struktura / Organisational Structure
042	Očekávaný vývoj, události po rozvahovém dni / Anticipated development, Post Balance Sheet Events
046	Statutární orgány a vedení akciové společnosti České dráhy / Statutory Bodies and Management of České dráhy
047	Statutární orgány a vedení státní organizace SŽDC / Statutory Bodies and Management of SŽDC
048	Finanční část / Financial Section
050	Zpráva auditora / Auditor's Report
054	Účetní závěrka / Financial Statements
054	Rozvaha / Balance Sheet
062	Výkaz zisku a ztráty / Profit and Loss Account
066	Přehled o peněžních tocích / Cash Flow Statement
070	Příloha k účetní závěrce / Notes to the Financial Statements
126	Použité zkratky a pojmy / Abbreviations
127	Seznam ilustrací / List of Photos
128	Základní údaje / General Information



České dráhy, státní organizace, byly největším národním železničním dopravcem s mnohaletou tradicí a provozovatelem takřka celé železniční sítě v České republice. Denně vypravovaly nejen 1800 nákladních vlaků, ale také více než 7000 spojů osobní dopravy, a to od lokálky až po soupravy prestižní mezinárodní sítě EuroCity. Ve vlacích Českých drah cestovalo každý den přes půl milionu lidí. V nákladní dopravě činil denní objem přepraveného zboží čtvrt milionu tun. V širokém spektru zahrnoval drobné zásilky, suroviny, průmyslové a zemědělské výrobky, avšak rovněž obří transformátor. Tímto výkonem se České dráhy řadily na čtvrté místo mezi členskými a kandidátskými zeměmi EU – za Německo, Francii a Polsko. V podnikatelsky perspektivní tranzitní nákladní dopravě se staly druhým největším dopravcem v Evropě.

České dráhy, státní organizace, vznikly 1. 1. 1993 jako nástupnická organizace bývalých ČSD na území České republiky podle § 1 zákona č. 9/1993 Sb., ve znění zákona č. 212/1993 Sb. Do 31. 12. 2002 měly právní formu státní organizace, tj. organizace, kterou ze 100 % vlastnil stát. Jejich základním předmětem činnosti bylo provozování dráhy a provozování drážní dopravy ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Celkem zaměstnávaly více než osm desítek tisíc lidí, což znamenalo největší podnik v republice.

České dráhy, státní organizace (ČD, s. o.), byly svým zaměřením především dopravní společností. Kromě přepravy osob a nákladů zabezpečovaly také řadu návazných a doplňkových služeb. Zákazníkům tak byla k dispozici ucelená nabídka v několika oblastech:

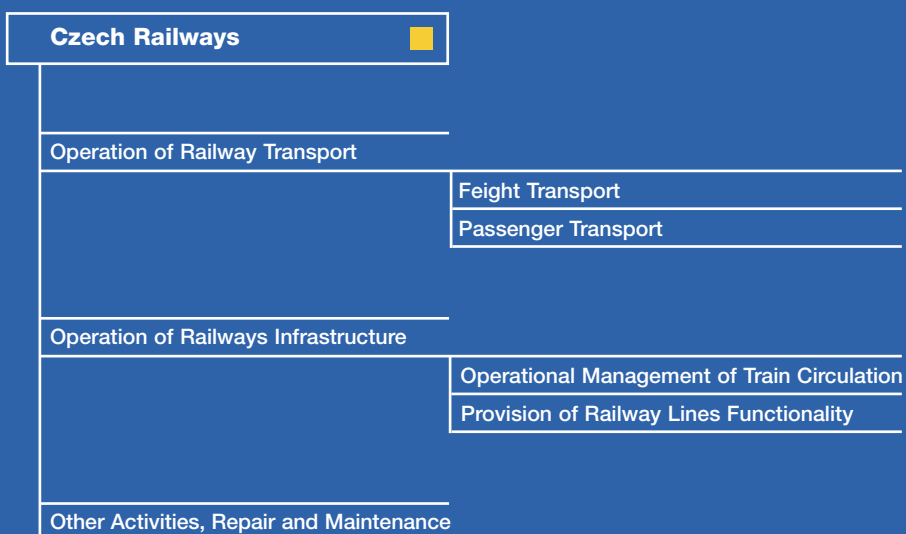
- > veřejná osobní železniční doprava,
- > nákladní železniční doprava,
- > kurýrní služby,
- > doplňkové služby nákladní dopravy,
- > zájezdy a zvláštní akce,
- > výzkum a zkušebnictví,
- > datové a informační služby,
- > zdravotnictví.

České dráhy, státní organizace (Czech Railways, State Organization) used to be the largest national railway undertaking with a long tradition and operator of the vast majority of railway lines in the Czech Republic. Each day, 1,800 freight trains and 7,000 passenger trains are dispatched, from romantic trains operating on short local lines to trains included in the prestigious international EuroCity network. Czech Railways was used by more than half a million passengers daily and about 250 thousand tons of freight was transported each day. Almost everything was carried by Czech Railways trains: small consignments, raw materials, industrial and agricultural products, as well as giant transformers. The Company ranked 4th in Europe in terms of output, following Germany, France and Poland, and 2nd in terms of transit freight transport, a very attractive sector from the business perspective.

Czech Railways, State Organization was established on January 1, 1993, as a successor of the former Czechoslovak Railways (ČSD) in the territory of the Czech Republic under s. 1 of Act No. 9/1993 Coll., as amended by Act No. 212/1993 Coll. Through December 31, 2002, the Company had the form of a state organization, i.e. the government held a 100% interest in it. The principal subject of operations of Czech Railways was the operation of railway lines and railway transportation in compliance with Act No. 266/1994 Coll., as subsequently amended. The total number of employees exceeded 80,000 which made the Company the largest enterprise in the Czech Republic.

Czech Railways, State Organization (ČD, s. o.) was primarily a transport company. Apart from passenger and freight transportation, they rendered a number of associated and supplementary services in the following areas:

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



ZÁKLADNÍ HOSPODÁŘSKÉ UKAZATELE ESSENTIAL ECONOMIC RATIOS

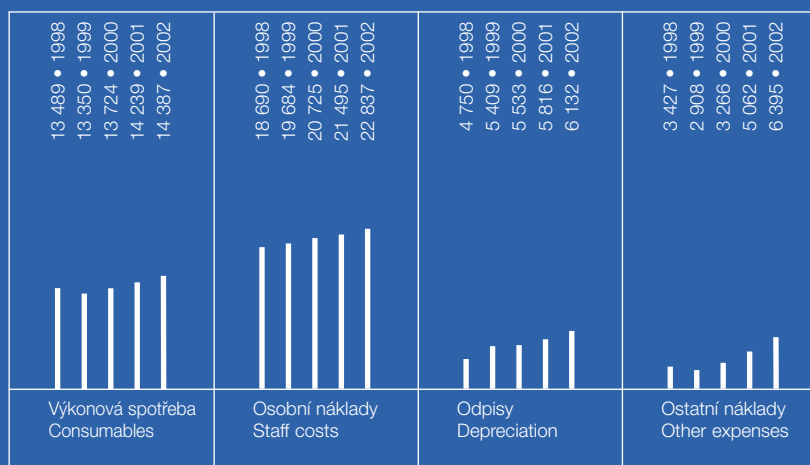


Ukazatel	Měrná jednotka	Ratio	Unit
Výnosy celkem (*)	mil. Kč	Total income (*)	CZK mil.
Náklady celkem (*)	mil. Kč	Total expenses (*)	CZK mil.
v tom:		of which:	
výkonová spotřeba	mil. Kč	Consumables	CZK mil.
osobní náklady	mil. Kč	Staff costs	CZK mil.
odpisy	mil. Kč	Depreciation	CZK mil.
ostatní náklady	mil. Kč	Other expenses	CZK mil.
Hospodářský výsledek	mil. Kč	Economic result	CZK mil.
Náklady na 1 Kč výnosu		Expenses on the income of CZK 1	
Rentabilita celkových aktiv (HV/aktiva)		Return on total assets (result/assets)	
Obrat aktiv (výnosy/aktiva)		Turnover of assets (income/assets)	
Zadluženost (cizí zdroje/aktiva)		Indebtedness (liabilities/assets)	
Likvidita (finanční majetek/krátkodobé závazky)		Liquidity (investments/short-term payables)	
Průměrný evidenční počet zaměstnanců přepočtený na plně zaměstnané	osoby	Average headcount recalculated per full-time employees	Person
Výnosy na 1 zaměstnance	tis. Kč/zam.	Income per 1 employee	CZK '000/ employee
Náklady na 1 zaměstnance	tis. Kč/zam.	Expenses per 1 employee	CZK '000/ employee

(*) bez vnitropodnikových

(*) Excluding intercompany balances

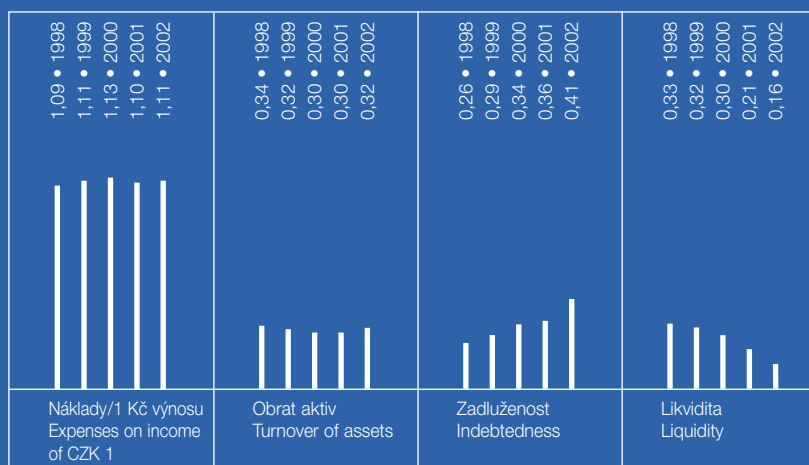
Struktura nákladů (v mil. Kč) / Structure of expenses (CZK mil.)



Hodnota / Value						Index		
1998	1999	2000	2001	1.Q.2002	2.-4.Q.2002	2002	02/98	02/01
36 966	37 387	38 387	42 518	12 811	32 121	44 932	1,22	1,06
40 356	41 351	43 248	46 612	11 220	38 531	49 751	1,23	1,07
13 489	13 350	13 724	14 239	3 202	11 185	14 387	1,07	1,01
18 690	19 684	20 725	21 495	5 411	17 426	22 837	1,22	1,06
4 750	5 409	5 533	5 816	1 494	4 638	6 132	1,29	1,05
3 427	2 908	3 266	5 062	1 113	5 282	6 395	1,87	1,26
-3 390	-3 964	-4 861	-4 094	1 591	-6 410	-4 819	1,42	1,18
1,09	1,11	1,13	1,10	0,88	1,20	1,11	1,01	1,00
-0,03	-0,03	-0,04	-0,03	0,01	0,05	-0,03	1,33	1,33
0,34	0,32	0,30	0,30	0,09	0,23	0,32	0,94	1,07
0,26	0,29	0,34	0,36	0,37	0,41	0,41	1,62	1,17
0,33	0,32	0,30	0,21	0,26	0,16	0,16	0,45	0,71
91 870	89 522	86 379	84 359	83 356	81 242	81 771	0,89	0,97
402,38	417,63	444,41	504,01	153,69	395,38	549,49	1,37	1,09
439,28	461,91	500,68	552,54	134,61	474,28	608,42	1,39	1,10

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

Hospodářské ukazatele (v mil. Kč) / Economic indicators (CZK mil.)





Úvodní slovo
Opening Statement



Dámy a pánové,

předkládáme Vám výroční zprávu státní organizace České dráhy za rok 2002. Obsah této zprávy zobrazuje výsledky a stav společnosti za uplynulý rok, který byl pro českou železnici specifický a rozhodně znamenal jeden z nejvýznamnějších zlomů v její více než stopadesátileté historii.

V roce 2002 přijal Parlament České republiky zákon, který přeměnil dosavadní státní organizaci na dvě nové společnosti: České dráhy, akciovou společnost, a Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci. Celý uplynulý rok se tak připravovalo fungování naší železniční dopravy v nových podmínkách.

Změna uspořádání české železnice je významná z mnoha ohledů. Po desetiletí váhání, přešlapování na místě a příprav různých – i protichůdných – modelů bylo rozhodnuto oddělit vlastníka dopravní cesty a dopravce. Významně jsme se tím přiblížili podmínkám Evropské unie, vytvořili důležitý předpoklad pro přeměnu Českých drah na skutečně obchodní společnost, zprůhlednili jsme možnosti přístupu na dopravní cestu a současně s tím jsme zajistili lepší předpoklady pro harmonizaci podmínek především mezi železniční a silniční dopravou.

Přijetí transformačního zákona a zahájení činnosti Českých drah, akciové společnosti, a Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, od 1. ledna 2003 však neznamena ukončení transformace. Spíše naopak. Zákon vytvořil rámec pro skutečnou přeměnu železničního systému v naší republice, která bude v následujícím období dále pokračovat.

Ladies and Gentlemen!

We have pleasure in presenting you with the annual report of the state organisation Czech Railways for the year ended 31 December 2002. The contents of this report reflect the results and position of the Company for the previous year which was specific for Czech Railways and was definitely one of the most significant years over its more than 150 year history.

In 2002, the Parliament of the Czech Republic passed an act which changed the extant state organisation into two new companies: Czech Railways, joint stock company, and Railway Route Administration, state organisation. As such, the year ended 31 December 2002 saw preparations for the functioning of our railway transportation in new conditions.

The reorganisation of Czech Railways is of significance from many perspectives. Following a decade of hesitation, procrastination and development of various, often contradictory, models, an important decision was made to separate the owner of railway lines and the train operating company. By taking this step, we markedly moved forward to EU conditions and created an important assumption for transforming Czech Railways into a real business. We have made possible points of access to railway lines more transparent, whilst also improving the assumptions for bringing conditions principally in railway and road transportation into line.

However, the passage of the Transformation Act and the commencement of activities and operations of Czech Railways, joint stock company, and Railway Route Administration, state organisation, with effect from 1 January 2003 does not mean that the transformation has been completed. The converse is true. The Act created a framework for the actual transformation of the Czech railway transportation system which is set to continue in the following year.



Všichni víme, že železnice je nejbezpečnějším a také pro životní prostředí nejšetrnějším dopravním systémem. My ji však musíme přeměnit také na dopravu moderní, vstřícnou ke svým zákazníkům a žádanou občany naší země.

Jménem obou nástupnických společností Vás proto chceme ujistit, že to je náš cíl, cíl našich kolegů i všech železničářů, a to bez ohledu na to, ve které společnosti pracují.

Děkujeme všem zákazníkům Českých drah, partnerům, příznivcům a našim zaměstnancům za všechno pozitivní, co se v loňském roce podařilo, a společně věříme, že i v roce 2003 budeme moci poskytovat v úzké spolupráci našich podniků kvalitní, bezpečnou a ekologickou dopravu na české železnici.

Ing. Petr Kousal
předseda představenstva a generální ředitel
Českých drah, a. s.

Ing. Jan Komárek
generální ředitel
Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

We are all aware that railways are the most secure and environmentally friendly transportation system. However, we also must transform them into a modern transportation, which is responsive to its customers and sought after by the citizens of our country.

As such, in the name of both successor companies, we wish to assure you that this is our real objective as well as the objective of our colleagues, and all railway staff irrespective of in which company they work.

We thank all the customers of Czech Railways, partners, supporters and our employees for all positive things that crystallised in the previous year and together we believe that in the year ending 31 December 2003 we will be in a position, as a result of close cooperation between our companies, to continue providing high-quality, safe and environmentally friendly transportation on Czech railways.

Petr Kousal
Chairman of the Board of Directors and Director General
of Czech Railways, joint stock company

Jan Komárek
Director General
of Railway Route Administration, state organisation

- > Ministr dopravy a spojů ocenil zajištění provozu ČD, s. o., v obtížných podmínkách na tratích postižených mimořádnou sněhovou kalámitou v prvních dnech roku 2002,
- > přijetí zákona o transformaci státní organizace ČD na akciovou společnost ČD a na státní organizaci Správa železniční dopravní cesty,
- > řízení přeshraničních nákladních vlaků do saských Drážďan strojevodoucími ČD, s. o., bez personální výměny v pohraniční přechodové stanici,
- > jednání generálních ředitelů národních železnic zemí Visegrádské čtyřky o partnerské spolupráci v polském Zakopanem,
- > jednání generálních ředitelů ČD, s. o., a rakouské ÖBB v Praze o perspektivách integrované železniční společnosti,
- > otevření dalších nových ČD center v rámci zlepšování služeb pro cestující veřejnost v prostorách železničních stanic Český Těšín, Jihlava, Kladno, Lysá nad Labem, Most, Přerov, Příbram a Veselí na Moravě, dále otevření informačních center v Bohumíně a v České Lípě.
- > zvolení 3 zástupců zaměstnanců do dozorčí rady akciové společnosti ČD,
- > zastavení provozu seřadovacího nádraží v Ústí nad Labem z důvodu zvýšení produktivity práce a ekonomiky provozu,

- > The Minister of Transport and Communications praised the efforts made in providing for the operation of ČD, s. o. under difficult conditions at the time of the heavy snowfall at the very beginning of 2002;
- > The Act to Regulate the Transformation of the ČD State Organization to ČD, joint-stock company and to a state organization Administration of the Railway Transport Route;
- > The operation of cross-border freight trains to Dresden was provided for by engine drivers of ČD, s.o. on the entire line without personnel changes at the border;
- > A meeting of Directors General of national railway companies of the Visegrad countries on collaboration was held in the Polish town of Zakopane;
- > A meeting of the Director General of ČD, s. o. and the Austrian company ÖBB on the prospects of integrated railway transport was held in Prague;
- > New ČD Centers were established on the following railway stations: Český Těšín, Jihlava, Kladno, Lysá nad Labem, Most, Přerov, Příbram and Veselí na Moravě. These centers are intended to improve the quality of services render to the public. Further, new information centers were opened in Bohumín and Česká Lípa;
- > Three employee representatives were appointed members of ČD's Supervisory Board;
- > The operation of the shunting station in Ústí nad Labem was terminated due to poor performance;





- > zahájení modernizace prvního úseku spojovací tratě mezi I. koridorem (Česká Třebová) a II. koridorem (Přerov),
 - > uzavření memorand o spolupráci mezi ČD, s. o., a dalšími kraji:
 - podepsání Memoranda o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury v Karlovarském kraji,
 - podepsání Memoranda o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury v pražském metropolitním regionu a spolupráci při rozvíjení integrovaného dopravního systému pro oblast Středočeského kraje a Hlavní město Praha,
 - podepsání Memoranda o budování integrovaného systému železniční osobní dopravy, linkové autobusové dopravy a městské hromadné dopravy na území Ústeckého kraje,
 - podepsání Memoranda o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury v rámci územního celku Jihočeského kraje,
 - podepsání Memoranda o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury v Olomouckém kraji,
 - > rozšíření nabídky ČD Cargo o přepravu kontejnerů uceleným vlakem mezi Prahou a maďarským Győrem,
 - > prověření kvality železničních koridorů ČD, s. o., po provedené modernizaci rychlostí 200 km/h,
 - > udělení ceny Akademie českého Internetu za službu elektronického jízdního řádu ČD W@P na mobilních telefonech v kategorii W@P služba roku 2001, která je dostupná klientům všech tří současných mobilních operátorů v České republice,
 - > přerušení provozu na 30 úsecích tratí v délce 282 km z důvodu přívalových dešťů a následných katastrofálních povodní v druhé polovině srpna,
 - > zajištění krizového zásobování elektráren palivem v době povodní po sjízdňích tratích,
 - > znovuzvolení ČD, s. o., do čela organizace Forum Train Europe,
 - > zvolení generálního ředitele ČD, s. o., do funkce viceprezidenta Mezinárodní železniční unie (UIC) a do Řídicího výboru Společenství evropských železnic (CER).
- > Modernization of the first section of the connection track between the 1st corridor (Česká Třebová) and the 2nd corridor (Přerov) was initiated;
 - > The following memoranda on collaboration were entered between ČD, s. o. and the individual regions:
 - Memorandum on Collaboration in providing transport services and development of the railway infrastructure in the Karlovy Vary region;
 - Memorandum on collaboration in providing transport services and development of the railway infrastructure in the Prague region and on collaboration in the development of the integrated transport system for the Central Bohemian region and the city of Prague;
 - Memorandum on the establishment of the integrated passenger transport railway system and municipal transport in the Ústí nad Labem region;
 - Memorandum on collaboration in providing transport services and development of the railway infrastructure in the Southern Bohemian region;
 - Memorandum on collaboration in providing transport services and development of the railway infrastructure in the Olomouc region;
 - > The ČD Cargo services were expanded by transport of containers in a train between Prague and Győr, Hungary;
 - > The quality of the railway corridors of ČD, s. o. was reviewed after the modernization process whereby the speed was upgraded to 200 km/h;
 - > The Company was awarded a prize of the Czech Internet Academy for the electronic ČD W@P train schedule for cell phones in the W@P Service of 2001 category; the services are available to clients of all current cell phone operators in the Czech Republic;
 - > Operations were interrupted on 30 track sections totaling 282 km due to heavy rains and subsequent floods in August 2002;
 - > The Company provided for emergency transport of fuel supplies during the floods on the tracks which were not affected;
 - > ČD, s. o. was re-elected to the Head of the Forum Train Europe;
 - > The Director General of ČD, s. o. was appointed Vice President of the International Railway Union (UIC) and member of the Steering Committee of the Community of European Railways (CER).



Zpráva o činnosti
Report on activity





Komentář k hospodaření a financování

Hospodaření ČD, s. o., v posledním roce svého fungování, podobně jako v předchozích letech, probíhalo v náročných a složitých podmínkách, a to z důvodu nerovnoprávného postavení na dopravním trhu z hlediska způsobu úhrady nákladů dopravní cesty.

V průběhu roku 2002 ovlivňovaly hospodaření ČD, s. o., oproti schválenému Podnikatelskému záměru na rok 2002 a účetním obdobím minulých let, následující vlivy a okolnosti:

> **meziroční posílení měnového kurzu koruny vůči euru oproti roku 2001, pohybujícího se v průběhu roku 2002 v rozmezí 8,0 – 15,0 %, s dopadem na úvěry ČD, s. o., a na mezinárodní nákladní dopravu,**

> **opatření Ministerstva financí České republiky č.j. 281/89 759/2001, kterým byla stanovena účetní osnova pro podnikatele s platností od 1. 1. 2002, podle níž se zúčtování kurzových rozdílů provádí přímo do nákladů a výnosů z finančních operací, nikoliv rozvahově, jako tomu bylo v roce 2001,**

> **uzavření Smlouvy se státem o úhradě závazku veřejné služby v roce 2002 ve výši 4,612 mld. Kč, finančně bylo pokryto 1,795 mld. Kč, závazek státu vůči ČD, s. o, zůstává ve výši 2,817 mld. Kč,**

> **povodňové události v měsíci srpnu 2002 a další složitá situace po povodních ještě v měsíci září 2002, a to nejen v České republice, ale i v sousedních zemích (Německo, Rakousko, Slovensko), s dopadem na přepravu zboží a na poptávku po osobní dopravě.**

I přes řadu výše uvedených problémů a okolností ovlivňujících hospodaření ČD, s. o., v roce 2002, se podařilo dosáhnout většiny cílů stanovených Podnikatelským záměrem pro tento rok.

Dle předběžných neauditovaných výsledků **skončilo hospodaření Českých drah, s. o., za rok 2002 ztrátou ve výši -2 918,8 mil. Kč.** Oproti schválenému rozpočtu na rok 2002, který uvažoval se ztrátou ve výši -3 431,0 mil. Kč, byla předběžná ztráta hospodaření Českých drah, s. o., za rok 2002 nižší o 512,2 mil. Kč. Při sestavování konečné účetní závěrky k 31. 12. 2002 byly na základě dalších informací známých k datu sestavení účetní závěrky, uplatnění principu opatrnosti a změn účetních metod vyplývajících z nových účetních předpisů pro rok 2002 provedeny úpravy zahrnující zejména tvorby opravných položek a rezerv, které zvýšily ztrátu za rok 2002 o dalších 1 900,6 mil. Kč. **Konečný hospodářský výsledek** za rok 2002 představoval **ztrátu** ve výši **-4 819,4 mil. Kč.**

České dráhy, s. o., dosáhly za rok 2002 **tržeb a výnosů** ve výši **44 932,1 mil. Kč** a spotřebovaly **náklady** ve výši **49 751,5 mil. Kč.** Součástí nákladů byly účetní **odpisy** ve výši **6 132,4 mil. Kč.** **Hospodářský výsledek** ČD, s. o., za rok 2002 z vlastního hospodaření a po dopracování dalších opravných položek (k vozům, na pohledávky po lhůtě splatnosti, na projekty nerealizovaných investic) a rezerv (na renty, na příplatky k důchodům, na penále z neplacení sociálního a zdravotního pojištění, na dlužné částky a penále z doprovodného sociálního programu) představuje ztráta ve výši **-4 819,4 mil. Kč.**

Comments on the Results of Operations and Funding

In the last year of its operation, similarly as in the previous years, ČD, s. o. had to cope with many difficulties with respect to the economic operations and activities of the Company due to the unfavourable position of the Company in the transport market from the perspective of the method of settlement of the transport route costs.

During 2002, results of operations of ČD, s. o. were influenced, compared to the approved Business Plan for 2002 and previous periods, by the following matters:

> **The year-on-year strengthening of the CZK/EUR exchange rate from 2001 ranging from 8.0 to 15.0 percent during 2002 and influencing the loans granted to ČD, s. o. for international freight transport purposes;**

> **Provision of the Finance Ministry of the Czech Republic No. 281/89 759/2001, which sets out the Chart of Accounts for Businessmen with effect from January 1, 2002 and whereby exchange rate gains and losses are directly recognized as financial income or expenses, respectively, rather than recorded in the balance sheet as applicable in 2001;**

> **A contract was entered into with the government on the settlement of the public service commitment of CZK 4.612 billion in 2002. CZK 1.795 billion was provided under the above contract and the government's payable to ČD, s. o. amounts to CZK 2.817 billion;**

> **The floods in August 2002 and subsequent difficult situation in September 2002 not only in the Czech Republic, but also in Germany, Austria and Slovakia had an impact on freight transport as well as on passenger transport.**

Despite the above described problems and circumstances impacting the operation of ČD, s. o. during 2002, the Company was successful in meeting the majority of the goals set out in the 2002 Business Plan.

According to the preliminary unaudited accounts, the state organisation Czech Railways **incurred a loss of CZK 2,918.8 million** for the year ended 31 December 2002. Compared to the approved budget for 2002 which envisaged a loss of CZK 3,431 million, the preliminary loss reported by the state organisation Czech Railways for the year ended 31 December 2002 was lower by CZK 512.2 million. In preparing the final version of the financial statements for the year ended 31 December 2002, the Organisation, based upon the information available to it as of the balance sheet date and pursuant to the principle of prudence and the adoption of revised accounting policies as outlined in the new accounting regulations effective for 2002, made adjustments involving specifically the charging of provisions and reserves which increased the 2002 loss by a further CZK 1,900.6 million. The **final balance of the loss** incurred for the year ended 31 December 2002 was **CZK 4,819.4 million.**

In 2002, the Company reported **sales and revenues** of **CZK 44,932.1 million** and **expenses** of **CZK 49,751.5 million.** The expenses comprise accounting **depreciation** of **CZK 6,132.4 million.** **The results of operations** of ČD, s. o. after recognition of additional provisions (in respect of trains, past due

Podobně jako v předchozích letech přetrvávaly v roce 2002 problémy v oblasti toku hotových peněz (cash-flow), což mělo negativní vliv na růst nesplacených závazků ČD, s. o., zejména pak vůči dodavatelům energií a opravárenských činnostem. Nedostatek hotových finančních prostředků měl zhruba od poloviny roku 2002 za následek opožděné platby sociálního a zdravotního pojištění ze strany ČD, s. o. I přes tyto problémy byly včas naplňovány mzdové nároky zaměstnanců ČD, s. o., v souladu s příslušnými ustanoveními uzavřené Podnikové kolektivní smlouvy na rok 2002.

Stálá aktiva v průběhu roku 2002 dosáhla hodnoty **125,5 mld. Kč**, tj. 89,1 % z celkových aktiv.

Oběžná aktiva, tvořená zásobami, dlouhodobými a krátkodobými pohledávkami a finančním majetkem, představují za rok 2002 hodnotu **13,5 mld. Kč**, tj. 9,6 % z celkových aktiv.

Vlastní kapitál dosáhl za rok 2002 hodnoty **80,3 mld. Kč**, tj. 57,1 % z celkových pasiv.

Cizí kapitál dosáhl za rok 2002 výše **58,4 mld. Kč**, tj. 41,5 % z celkových pasiv a byl tvořen zdroj:

> finančně krytými (mzdy, sociální platby, koridorové investice) ve výši	2,4 mld. Kč,
> účetně krytými (pohledávka vůči státu) ve výši	6,8 mld. Kč,
> ostatními (rezervy, kontokorent) ve výši	6,0 mld. Kč,
> z provozního obchodního styku nesplacenými ve výši	2,4 mld. Kč,
> z provozního obchodního styku splacenými ve výši	3,7 mld. Kč,
> z dlouhodobých úvěrů ve výši	37,1 mld. Kč.

Financování státní organizace České dráhy bylo v roce 2002 zajišťováno z prostředků získaných vlastní činností, z dotací určených na závazky veřejné služby, pro investiční výstavbu, opravy a udržování dopravní cesty, z úvěrů garantovaných státem a ve druhé polovině roku také dotací poskytnutou ČD, s. o., na odstraňování povodňových škod na infrastruktuře. Dotace na opravu a udržování dopravní cesty, včetně investičních akcí a dotací na odstranění povodňových škod, byla v tomto roce ČD, s. o., poskytnuta výhradně prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury.

Obdobně jako v roce 2001 byly v roce 2002 dotace na závazky veřejné služby poskytovány ČD, s. o., prostřednictvím kapitoly Ministerstva dopravy a spojů a okresních úřadů. Větší objem těchto dotací však obdržely prostřednictvím okresních úřadů. Při zajišťování cizích zdrojů musely ČD, s. o. postupovat v souladu se zákonem 199/1994 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů.

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

receivables, unrealized investment projects) and reserves (for annuity, extra pension allowances, penalties for non-payment of social and health insurance, debts and penalties relating to the complementary social program) ended with a loss of **CZK 4,819.4 million** in 2002.

Similar to previous years, the Company experienced problems in 2002 with respect to cash-flow which had an adverse impact on the growth of the outstanding payables of ČD, s. o., primarily to energy suppliers and repair and maintenance providers. The insufficient amount of cash led to default payment of social and health insurance by ČD, s. o. from mid-2002. Despite the above constraints, the Company complied with the relevant provisions of the Corporate Collective Agreement for 2002 and provided for the timely payment of employees' salaries.

During 2002, **fixed assets** amounted to **CZK 125.5 billion**, accounting for 89.1 percent of total assets.

Current assets, comprised of inventory, long-term and short-term receivables and investments, amounted to **CZK 13.5 billion** during 2002 accounting for 9.6 percent of total assets.

Equity for 2002 amounted to **CZK 80.3 billion** which is 57.1 percent of total liabilities.

For the year ended 31 December 2002, liabilities amounted to **CZK 58,4 billion**, accounting for 41.5 percent of aggregate **liabilities**, and were comprised of the following resources:

> Financially covered (wages, social payments, corridor investments) of	CZK 2.4 billion;
> Covered from an accounting perspective (an amount due from the State) of	CZK 6.8 billion;
> Other (reserves, overdraft) of	CZK 6.0 billion;
> From operating business transactions before due date of	CZK 2.4 billion;
> From due operating business transactions of CZK 3.7 billion; and	
> From long-term loans of	CZK 37.1 billion.

The funding of Czech Railways in 2002 was provided from the finance obtained from the Company's activities, from grants for passenger transport, for investment construction, for repairs and maintenance of the transport route and from loans guaranteed by the government and from a subsidy provided to ČD in the second half of 2002 for the purpose of elimination of damage on the infrastructure caused by the floods. The grant designed for repairs and maintenance of the transport route, including investment projects and the subsidy for the elimination of flood damage, was provided to Czech Railways exclusively through the State Fund of Transport Infrastructure.

Similarly to 2001, grants for passenger transport were not provided to ČD only through the Ministry of Transport and Communications in 2002, but a major volume of these grants was provided through district offices. In obtaining external sources, Czech Railways has to comply with Public Procurement Act No. 199/1994 Coll., as amended.

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



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

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

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

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

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

(****) Do roku 2001 v km délky tratí. Od roku 2002 v km délky kolejí.

Tangible Fixed Assets of Czech Railways, state organization, as of 31 December 2002 (Selected items)

1998	1999	Hodnota / Value				Index	
		2000	2001	2002	02/98	02/01	
675	655	634	586	546	0,81	0,93	
252	249	248	247	247	0,98	1,00	
145	145	145	145	145	1,00	1,00	
1 682	1 651	1 666	1 519	1 380	0,82	0,91	
18	18	20	21	22	1,22	1,05	
802	811	797	793	791	0,99	1,00	
83	83	86	87	87	1,05	1,00	
58 373	53 728	47 768	39 699	36 389	0,62	0,92	
5 153	5 001	5 006	4 850	4 726	0,92	0,97	
9 430	9 365	9 365	9 444	9 499	1,01	1,01	
2 984	2 843	2 843	2 893	2 926	0,98	1,01	
9 336	9 342	9 342	9 421	9 477	1,02	1,01	
94	23	23	23	22	0,23	0,96	
7 490	7 436	7 436	7 556	7 624	1,02	1,01	
1 940	1 929	1 929	1 878	1 875	0,97	1,00	
16 714	16 948	16 417	16 370	16 322	0,98	1,00	
28 512	29 612	29 303	28 989	28 666	1,01	0,99	
6 702	6 707	6 688	6 678	6 677	1,00	1,00	
149	149	149	149	150	1,01	1,01	
	144 684	144 716	144 743	145 044		1,00	
36 511	36 899	36 517	36 517	36 939	1,01	1,01	
508	559	559	461	445	0,88	0,97	
44	115	115	189	181	4,11	0,96	
8 968	8 681	8 146	6 498	6 494	0,72	1,00	
354	535	535	841	846	2,39	1,01	
2 494	3 694	3 694	2 956	3 376	1,35	1,14	
966	974	974	974	974	1,01	1,00	
43	43	43	43	51	1,19	1,19	
2 341	2 227	2 247	1 700	1 700	0,73	1,00	
2 244	2 338	2 399	2 399	3 505	1,56	1,46	
1 462	1 474	1 473	1 563	1 571	1,07	1,01	
296	301	310	375	419	1,42	1,12	
18	29	29	28	32	1,78	1,14	
1	4	5	23	43	10,75	1,87	
854	840	829	819	937	1,10	1,14	
1 517	1 561	1 561	1 613	1405	0,93	0,87	
400	407	296	297	257	0,64	0,87	
18	17	14	14	12	0,67	0,86	
11	10	10	10	9	0,82	0,90	
2	3	3	3	2	1,00	0,67	

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

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

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

(****) Indicating the length of lines in km until 2001 and the length of tracks since 2002.



Základní činnosti

Nákladní doprava

České dráhy, státní organizace, provozovaly nákladní dopravu pod obchodní značkou ČD Cargo na více než 9 tisících kilometrů železničních tratí České republiky. Zákazníkům byla nákladní doprava ČD, s. o., k dispozici v 1143 stanicích České republiky. V průměru jedna stanice otevřená pro příjem a výdej zásilek byla na každých zhruba 69 kilometrů čtverečních a na více než 8 kilometrů železničních tratí.

Na síti Českých drah, s. o., bylo denně v pohybu 20 až 25 tisíc vagónů naložených nejrůznějším zbožím. Množstvím přepravených tun zboží za rok byly České dráhy, s. o., na čtvrtém místě mezi západoevropskými a středoevropskými železnicemi. Přes 70 procent nákladní přepravy se uskutečňovalo po kolejích Českých drah, s. o., mezi závodovými vlečkami uživatelů železnice.

Nákladní doprava Českých drah, s. o., se orientovala jako převážná většina železnic ve světě na přepravu zboží hromadné povahy. Z celkového množství přepraveného zboží po ČD, s. o., tvořila více než třetinu přeprava pevných paliv, zhruba desetinu přeprava stavebnin, další desetiny dělala přeprava rud a přeprava výrobků ze železa, asi 6 procent přeprava dřeva, 7 procent zaujímal kombinovaná doprava. Kolem 40 procent přepravy se odehrávalo vnitrostátně, více než čtvrtinu tvořily vývozní přepravy, necelou čtvrtinu přepravy v dovozu a jednu dvanáctinu přepravy tranzitní.

Zákazníkům, kteří měli potřebu řešit své logistické požadavky se železničními odborníky, byly k dispozici obchodní manažeři, poradenská služba, Spedice Českých drah, s. o., a generální zástupci Českých drah, s. o., v zahraničí. Realizace přepravy byla průběžně kontrolována a řízena dispečerským aparátem.

V roce 2002 bylo po kolejích v České republice přepraveno vlaky Českých drah, s. o., více než 82,6 mil. tun zboží, dalších 11,5 mil. tun bylo přepraveno ucelenými vlaky jiných železničních dopravců. Objem přepravy vlaky Českých drah, s. o., meziročně poklesl o 6,1 procenta, tj. o 5,4 mil. tun. Vnitrostátně se přepravilo 33,4 mil. tun, ve vývozu 21,9 mil. tun, v dovozu 20,3 mil. tun a v tranzitu přes 7,0 mil. tun. Negativně se na přepravních výkonech promítly povodňové události ze srpna 2002. Podle kvalifikovaného odhadu lze těmto událostem přičíst více než cca 1,5 mil. tun meziročního úbytku objemu přepravy.

Major Operations

Freight Transport

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

Twenty to twenty-five thousand railway wagons carried miscellaneous types of goods each day on ČD's lines. The annual volume of merchandise transported by Czech Railways ranked the company as four on the Western European and Central European level. More than 70% of freight transport was executed on ČD lines between railway sidings of customers.

As it is typical for the majority of the world's railway companies, transport of bulk cargo represented the key activity within freight transport of Czech Railways. Of the aggregate volume of goods carried on ČD lines, transport of solid fuels accounted for over one third, building material for one tenth, ore and iron products for another tenth, and timber for 6 percent. Combined transport accounted for 7 percent. About 40% of transport activities was carried out locally, one third involved export, slightly less than one fourth import and one twelfth represented transit.

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

During 2002, Czech Railways trains transported on inland rails more than 82.6 million tons of goods. Another 11.5 million tons were transported by trains of other railway operators. The volume of transport executed by trains of ČD declined by 6.1%, i.e. by 5.4 million tons, year-on-year. The volumes reported for inland transport, export, import and transit were 33.4 million tons, 21.9 million tons, 20.3 million tons and 7 million tons, respectively. Transport outputs were adversely impacted by floods of August 2002. Qualified estimates indicate that the floods caused a year-on-year reduction in the amount of transported goods of over 1.5 million tons.

V roce 2002 pokračovalo zvyšování podílu mezinárodní přepravy z celkové nákladní přepravy ČD, s. o., o dalších 0,6 procenta na 59,5 procenta. V přepravě hromadných substrátů z celkové přepravy nastal pokles o 4,8 mil. tun a -8,4 procenta, z toho v pevných palivech činí pokles 1,9 mil. tun a -5,9 procenta. Navýšení zaznamenala kombinovaná doprava o 340 tis. tun a +5,9 procenta, čímž její podíl na celkové přepravě zboží narostl na 7,3 procenta (tj. o +0,8 procenta).

Přebytek nabídky na přepravním trhu, zejména nabídky silničních dopravců, dlouhodobě tlačí na snižování cen v nákladní dopravě. I České dráhy, s. o., zaznamenaly v roce 2002 zhruba 2,4procentní pokles průměrného přepravného v Kč/t, přičemž dílčí vliv na tento vývoj měla i zkracující se průměrná přepravní vzdálenost, meziročně o 0,6 procenta, ale zejména dlouhodobý nevýhodný trend kurzových přepočtů za mezinárodní přepravu, tj. posilování koruny vůči euru.

The growth of the share of international transport in aggregate freight transport outputs of Czech Railways continued during 2002 to 59.5 percent. The volume of bulk cargo dropped by 4.8 million tons and -8.4 percent, of which solid fuels decreased by 1.9 million tons and -5.9 percent. An increase of 340 thousand tons and 5.9 percent was shown for combined transport which takes its share in aggregate transport of goods up to 7.3 percent (i.e. by 0.8%).

The excessive possibilities offered by the transport market, particularly by road transport service providers, have been pushing prices for freight transport down. Czech Railways reported a 2.4% decrease in the average transport fees in CZK per ton in 2002; this situation was also impacted by average transport distances reduced by 0.6 percent year-on-year as well as a long-term unfavorable tendency in the development of foreign exchange rates applied to international transport, i.e. strengthening of the Czech crown to the Euro.

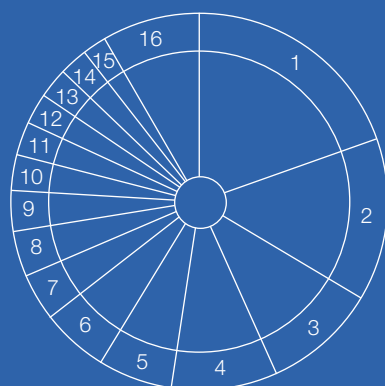




Nesouměřitelnost podmínek podnikání v železniční a silniční nákladní dopravě na českém a evropském přepravním trhu nutil i České dráhy, s. o., k masivní racionalizaci svého provozu. Produktivita nákladní dopravy měřená v čistých tunových kilometrech (čtkm) za jednu hodinu vlakové dopravy se od roku 1999 zvýšila o 14 procent a dosáhla hodnoty přes 14 400 čtkm na hodinu trvání vlakové dopravy. Přispěla k tomu mj. větší dopravní hmotnost nákladních vlaků, která ve stejném období vzrostla z 897 na 919 tun, i jejich vyšší průměrná úseková rychlost s nárůstem o 11,0 procenta, z 29,2 na 32,4 km/hod. Pokračující racionalizací vlakotvorby a účelnou organizací doprovodu nákladních vlaků se podařilo snížit počet zaměstnanců stanic zabezpečujících posun z 6796 osob průměrného přepočteného stavu v roce 1999 na 5545 osob v roce 2002, tedy o více než 18 procent. V důsledku toho rostla i produktivita měřená počtem hrubých tunových kilometrů nákladní dopravy na jednoho zaměstnance posunu a obsluhy nákladních vlaků – v roce 2002 byla o 13 procent vyšší než před třemi lety. Stále více byla i v nákladní dopravě uplatňována ekologická elektrická trakce, jejíž podíl na celkovém množství hrubých tunových kilometrů nákladní dopravy dosáhl v roce 2002 – přes omezení v době povodní – 89,4 procenta a za poslední tři roky se zvýšil o 3,7 procenta. Uvedené okolnosti nesporně příznivě ovlivnily ekonomiku Českých drah.

The incommensurable business conditions in the fields of railway and road transport in both the Czech and European market made ČD substantially rationalize its operations. Freight transport productivity measured in net ton-km per an hour of train transport has grown by 14 percent since 1999 exceeding 14,400 net ton-km per an hour of train transport. One of the aspects contributing to the above result was a larger carrying capacity of freight trains which increased from 897 to 919 ton in the same period and the trains' higher average section speed which grew by 11 percent, from 29.2 to 32.4 km/hour. The continuing rationalization of train transport and effective organization of freight train staff contributed to the successful reduction of the staff on pushing stations from 6,796 employees per the average recalculated headcount in 1999 to 5,545 employees in 2002, i.e. by more than 18 percent. The above resulted in an increased productivity measured by gross ton-km of freight transport per a pusher and freight train operator, which was 13 percent higher in 2002 than three years ago. The environment-friendly electrical traction is finding more and more space in freight transport: its share in the total amount of gross ton-km of freight transport was 89.4 percent in 2002, despite the reductions at the time of floods, and increased by 3.7 percent over the past three years. The above has had a very positive impact on the financial results of Czech Railways.

Struktura nákladní přepravy ČD celkem vč. služebních zásilek v roce 2002 / Structure of Goods Transported by ČD, Including Intra – Company Consignments in 2002



- 1 19,5 % hnědé uhlí / Brown coal
- 2 13,9 % černé uhlí / Black coal
- 3 9,8 % železo, ocel, výrobky ze železa / Iron, steel, products of iron
- 4 9,1 % rudy, strusky / Ores, slags
- 5 6,4 % dřevo a výrobky ze dřeva / Wood and products of wood
- 6 5,7 % nerostné suroviny, stavební materiál / Mineral raw materials, building material
- 7 4,1 % velké kontejnery / Large containers
- 8 3,8 % chemické výrobky / Chemical products
- 9 3,5 % železný šrot / Iron scrap
- 10 3,1 % koks / Coke
- 11 2,8 % tekutá a plynná paliva / Liquid and gas fuels
- 12 2,7 % písek, štěrky, štěrkopísek, dř / Sand, gravel, gravel sand, grit
- 13 2,6 % Ro-La – doprovázená kombinovaná doprava /
Ro-La – Supplementary combined transport
- 14 2,4 % pozemní vozidla / Surfaces vehicles
- 15 2,1 % potraviny, zemědělské výrobky / Food, agricultural products
- 16 8,3 % ostatní / Other



Budoucnost železniční nákladní dopravy má celoevropský rozměr. Tak jako potřeby ekonomiky vyvolaly vznik ekonomicky a politicky propojené Evropské unie, vzniká i potřeba propojených evropských železničních dopravců. Propojených nikoliv kolejemi, to je již dávno, ale propojených společnými zákazníky, společnými vlaky, společnými zájmy. V této vizi bude železniční doprava spolehlivým, ekologickým a dobře fungujícím spojovacím článkem budoucí sjednocené Evropy.

Future development of railway freight transport will require joint efforts on a European level. Similarly to economic needs which were the impetus to the establishment of the economically and politically interconnected European Union, needs have emerged for interconnected European railway operators. Operators interconnected not only by rails, but sharing customers, trains, and visions. In this context, railway transport will be a reliable, environmental-friendly and functional connector in the united Europe.





Nákladní doprava ČD

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

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

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

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

čtkm – čisté tunové kilometry

hrtkm – hrubé tunové kilometry

vlkm – vlakové kilometry

náprkm – nápravové kilometry

ČD Freight Transport

		Hodnota / Value				Index	
1998	1999	2000	2001	2002	02/98	02/01	
93,52	82,16	89,77	88,01	82,65	0,88	0,94	
93,53	82,17	98,26	96,09	90,27	0,97	0,94	
17 653	16 407	17 539	17 085	15 570	0,88	0,91	
20 975	19 323	20 386	19 503	17 871	0,85	0,92	
21 506	20 210	21 211	22 574	21 084	0,98	0,93	
19 919	20 390	19 921	20 192	20 391	1,02	1,01	
1 587	-180	1 290	2 382	693	0,44	0,29	
188,76	199,70	195,38	194,13	188,39	1,00	0,97	
19 529	17 625	18 183	17 366	16 130	0,83	0,93	
0,90	0,93	0,96	0,98	0,97	1,08	0,99	
40 452	36 418	37 274	36 015 ^x	33 287	0,82	0,93	
34 724	31 212	32 737	32 132	29 750	0,86	0,93	
5 728	5 206	4 537	3 884	3 537	0,62	0,91	
48,28	48,40	48,78	48,22	48,46	1,00	1,00	
43 376	40 750 ^x	40 527	39 228	36 431	0,84	0,93	
31 728	29 881	30 905	30 712	28 676	0,90	0,93	
11 647	10 868	9 621	8 516	7 755	0,67	0,91	
3 411	3 062	3 080	3 013	2 781	0,82	0,92	
933	894	920	918	914	0,98	1,00	
208,8	214,5	202,6	197,3	195,2	0,93	0,99	
69,79	71,34	69,18	73,83	73,28	1,05	0,99	
5,84	6,66	6,47	6,70	7,34	1,26	1,10	
6,30	6,60	6,89	7,49	7,59	1,20	1,01	

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

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

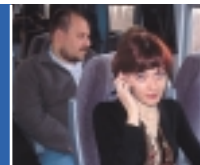
^x The value of the ratio is in compliance with the output of the statistic listing of the respective information system after rounding.

čtkm – net ton kilometres

hrtkm – gross hauled tonne kilometres

vlkm – train kilometres

náprkm – axle kilometres



Osobní doprava

České dráhy, s. o., provozovaly na železniční síti ČR pravidelnou železniční osobní dopravu a služby s ní související. V mezinárodní dopravě ve spolupráci s okolními železnicemi zabezpečovaly spojení mezi významnými aglomeracemi Evropy. Kromě toho organizovaly zvláštní a charterové vlaky podle přání zákazníků. Současně nabízely celou řadu dalších navazujících a nadstandardních služeb, které výrazným způsobem zvyšovaly kulturu cestování.

Mezistátní i vnitrostátní dálková osobní doprava zabezpečovala ucelenou přepravní nabídku mezi všemi významnými městy a regiony ČR a také okolními státy. K tomu sloužila síť dálkových vlaků vyšší kvality kategorie EuroCity (EC) a InterCity (IC), vedených zpravidla ve dvouhodinovém taktu, doplněná standardní nabídkou vlaků kategorií expres a rychlík. Zvláštní nabídkou bylo také vedení vlaku SuperCity (SC), které umožňuje mimořádně rychlé a komfortní spojení Ostravy s Prahou.

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

Specifickou a nejvíce se rozvíjející součástí regionální dopravy byla příměstská doprava rychle se rozvíjejících sídelních aglomerací a zavedení taktové dopravy zejména v okolí Prahy, Brna, Ostravy, Ústí nad Labem a Pardubicka – Královéhradecka. Vybrané vlakové spoje Českých drah, s. o., byly v těchto regionech součástí integrovaných dopravních systémů veřejné přepravy osob, které umožňují cestujícím snadno a pohodlně cestovat libovolnými prostředky veřejné osobní dopravy na jeden jízdní doklad za jednotných přepravních podmínek. V roce 2002 byly ČD zapojeny v integrovaných dopravních systémech:

- > Pražské integrované dopravy a Středočeského kraje (PID);
- > Ostravského dopravního integrovaného systému (ODIS);
- > Zlínské integrované dopravy (ZID);
- > Českobudějovické integrované dopravy (ČBID);
- > Východočeského integrovaného dopravního systému (VYDIS);
- > Integrované dopravy Plzeňska (IDP).

Passenger Transport

Czech Railways provided all types of regular rail passenger transport and related services. In collaboration with railway operators in the neighbouring countries, ČD provided for connection between major European cities. Additionally, ČD operated special and charter trains designed to meet the customers' needs, and offered a number of other supporting and supplemental services that substantially increased the travelling standard.

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

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

Suburban transportation in fast growing metropolitan areas, such as Prague, Brno, Ostrava, Ústí nad Labem, Pardubice and Hradec Králové represented a specific component of regional services. Selected ČD lines were integrated with public transport networks in these regions, enabling passengers to enjoy an easy and comfortable journey with one travel ticket under standard transport conditions. During 2002, Czech Railways was included in the following integrated transport systems:

- > Prague and Central Bohemian integrated transport system (PID);
- > Ostrava integrated transport system (ODIS);
- > Zlín integrated transport system (ZID);
- > České Budějovice integrated transport system (ČBID);
- > Eastern Bohemian integrated transport system (VYDIS);
- > Plzeň region integrated transport system (IDP).

Rok 2002 byl v osobní dopravě ve znamení mírného nárůstu nabízené kapacity spojů při nižší potřebě náležitostí. Počet cestujících a realizovaný přepravní výkon meziročně poklesly. Projevil se negativní vliv srpnových povodní, zostřená konkurence ze strany autobusové dopravy, nárůst individuální automobilové dopravy, růst nezaměstnanosti v ČR a zásadní tarifní úprava v aplikaci věcně usměrňované ceny obyčejného jízdného a poskytnutí zákaznického jízdného.

V oblasti tarifně přepravních podmínek ve vnitrostátní přepravě v roce 2002 došlo od 1. ledna 2002 k uplatnění rozdělení jízdného na obyčejné pro náhodné cestující a zákaznické pro cestující, kteří využívají železniční dopravu pravidelně. 27. ledna 2002 bylo zvýšeno zákaznické jízdné řádově o 5 % a zvýšena cena traťových a síťových jízdenek, kde bylo dosaženo lepší proporcionality časových jízdenek k jednotlivé zákaznické jízdence. Cílem zdražení traťových jízdenek bylo zvýšení tržeb bez poklesu zájmu cestujících. Toho bylo v segmentu traťových jízdenek dosaženo, když bylo přepraveno o 1,602 mil. více osob a tržba vzrostla o 81 mil. Kč. Od 16. června 2002 se u nepřenosných traťových a síťových jízdenek a průkazů ČD, s. o., nevyžadovaly osobní údaje zákazníka. Od platnosti jízdního řádu na rok 2002/2003 bylo sníženo zákaznické jízdné v prvních dvou pásmech km vzdáleností o cca 5 %. Některé IC vlaky byly převedeny do bezpříplatkové kategorie Ex. Aby se zlevnila doprava stálým zákazníkům, nevybíral se u síťových jízdenek a kilometrické banky příplatek na vlaky vyšší kvality.

V průběhu srpnových povodní provozovaly České dráhy, s. o., na postižených územích bezplatně vlakovou dopravu, která byla mnohdy jedinou možností přepravy. Celkem bylo vypraveno 3855 mimořádných vlaků, které přepravily 499 tisíc cestujících. Pro posílení hromadné dopravy v Praze byly od září vedeny v rámci integrované dopravy 2 zvláštní linky s 262 vlakovými spoji denně, které svou přepravní kapacitou nahrazovaly zatopené metro.

Výhled do dalších let je dán další zvýšenou nabídkou kapacity, především zavedením taktové dopravy v okolí hlavních aglomerací.

Zásadním úkolem bude uzavření smluv o závazcích veřejné služby s kraji a se státem. Legislativní změny a změny rozpočtové politiky státu a krajů mohou výrazným způsobem ovlivnit činnost společnosti České dráhy, a. s., v osobní dopravě.

A slight increase in the offered service capacity and a decrease in expenses on the expansion were apparent during 2002. The number of passengers and transport outputs declined year-on-year. Negative influences included the August floods, stronger competition with bus line operators, wider use of private cars, increased unemployment in the Czech Republic and an essential modification of transport rates taking the form of a regulated common fare and introduction of a special client fare.

As of 1 January 2002, transport rates were split to a common fare for occasional passengers and a special client fare for regular passengers. On 27 January 2002, the client fare was increased by approximately 5% and the price for commuter tickets was increased to better reflect the time proportions with respect to the single client ticket. The increase of commuter ticket prices was intended to generate higher income without losing clients. The above objective was accomplished in the commuter ticket segment where the number of passengers grew by 1.602 million and revenues increased by CZK 81 million. In the period prior to 16 June 2002, no personal details were required to be presented in respect of non-transferable commuter tickets and system tickets and passes of Czech Railways, state organisation. With effect from the validity of the timetable for 2002/2003, customer fares in the first two zones of km distances have been reduced by approximately 5 percent. Certain InterCity trains were transferred to the Ex no-charge category. With a view to making transportation cheaper to long-term clients, no charges relating to higher quality trains were collected in respect of system tickets and frequent traveller miles ("kilometric bank").

During the summer floods, Czech Railways provided free transport services in the affected territories in which, many times, trains were the only means of transport available after the catastrophe. The total of 3,855 non-scheduled trains were dispatched, carrying 499 thousand passengers. In order to consolidate the situation in Prague municipal transport system, two special train routes were introduced in September 2002 within the integrated transport system with 262 trains running daily to replace the subway damaged by the flood.

This type of service is likely to be implemented in the vicinity of large cities in the future. The above corresponds with ČD's efforts to expand its transport capacity.

The key objective for the future periods will be the formation of contracts for the provision of public service with the individual regions and the Czech Government. Changes in legislation and the Governments' and regions' budgetary policy may have a significant impact on the operation of Czech Railways in the area of passenger transport.



Osobní doprava ČD

Ukazatel Měrná jednotka Ratio Unit Hodnota / Value Index

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

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

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

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

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

oskm – osobové kilometry

vlkm – vlakové kilometry

náprkm – nápravové kilometry



ČD Passenger Transport

1998	1999	2000	2001	2002	02/98	02/01
181,98	175,02	182,55	188,28	174,98	0,96	0,93
3 856	4 011	4 253	4 479	4 653	1,21	1,04
4 323	4 642	4 869	5 039	5 176	1,20	1,03
12	38	26	65	66	5,50	1,02
15 829	16 659	18 495	19 642	21 494	1,36	1,09
5 750	6 017	6 611	6 445	6 429	1,12	1,00
6 031	6 658	7 541	9 273	9 683	1,61	1,04
-5 464	-5 321	-6 060	-5 265	-6 569	1,20	1,25
-11 494	-11 979	-13 600	-14 538	-16 252	1,41	1,12
7 001	6 929	7 266	7 262	6 562	0,94	0,90
38,47	39,59	39,81	38,57	37,50	0,97	0,97
21,19	22,92	23,30	23,79	26,60	1,26	1,12
0,55	0,58	0,59	0,69	0,71	1,29	1,15
92 671	94 745 ^x	98 413	100 852 ^x	102 174	1,10	1,02
33 352	34 637	35 578	35 976	36 608	1,10	1,02
6 498	6 540	6 957	7 648	7 935	1,22	1,04
13 366	11 551	10 445	9 490	9 921	0,74	1,05
39 440	41 999	45 418	47 714	47 691	1,21	1,00
15	17	15	23	19	1,27	0,83
1 521 584	1 509 483	1 501 233	1 496 273	1 494 476	0,98	1,00
1 418 835	1 414 729	1 423 222	1 428 281	4 427 920	1,01	1,00
75,55	73,13	73,80	72,01	64,22	0,85	0,89

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

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

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

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

oskm – passenger kilometres

vlkm – train kilometres

náprkm – axle kilometres



Zajištění provozuschopnosti dráhy

Železniční infrastruktura je nedílnou součástí dopravních cest v České republice. V souladu s kvalitativními požadavky probíhalo v roce 2002 zlepšování technického stavu zařízení dopravní cesty.

Prioritní investiční záměry se uskutečnily především na tratích I. a II. tranzitního koridoru a dále v přípravě projektové dokumentace IV. tranzitního koridoru. Pozitivně se na efektivitě provozuschopnosti dráhy projevilo stavební dokončení ucelených úseků rychlostních koridorů. V roce 2002 byly na I. tranzitním koridoru kompletně dokončeny 3 úseky o celkové délce 59,6 km dvoukolejné trati. Jednalo se o úseky Ústí nad Labem sever – Děčín, Hrobce – Lovosice a Kralupy nad Vltavou – Vraňany. Na II. tranzitním koridoru byly v roce 2002 kompletně dokončeny 3 úseky o celkové délce 69,3 km dvoukolejné trati. Jednalo se o úseky Ostrava hlavní nádraží – Petrovice u Karviné, Přerov – Hranice na Moravě a Přerov – Otrokovice. Tím tratě obou koridorů nabývají ucelený charakter a je možné daleko efektivněji využívat jejich parametrů. V roce 2002 byly rovněž zahájeny práce na modernizaci a optimalizaci spojovacího ramene I. a II. tranzitního koridoru z České Třebové do Olomouce.

Velká pozornost byla také věnována menším investičním akcím, protože i ty ovlivňují plynulost, bezpečnost a celkovou provozuschopnost dopravní cesty. Jejich realizace obvykle probíhala na celostátních tratích (mimo koridorové) a na regionálních tratích.

Významnými počiny pro zlepšení stavu železniční infrastruktury v roce 2002 byly: dokončení I. etapy přestavby mostů přes Seifertovu ulici v žst. Praha hl. n., vybudování nového podchodu v žst. Olomouc, rekonstrukce nástupišť v žst. Pardubice, zahájení rekonstrukce žst. Děčín hl. n. (bude dokončena v roce 2003) a vybudování dálkového řízení na trati České Budějovice – Horní Dvořiště v úseku Včelná – Rybník. Dále byla v roce 2002 zahájena rekonstrukce „Svojšínského“ a „Pavlovického“ tunelu na trati Plzeň – Cheb a ve spolupráci s městem přestavba žst. Mladá Boleslav.

V oblasti racionalizace provozu a snižování provozních nákladů byly v roce 2002 dokončeny práce na projektu elektrizace úseku Kadaň – Karlovy Vary. Vlastní stavební práce budou zahájeny v roce 2003.

Provision of Railway Lines Functionality

Railway infrastructure is an integral part of transport routes in the Czech Republic. During 2002, technical improvements were performed on the equipment of the railway lines to comply with the quality requirements.

Priority investment schemes relating to the infrastructure were carried out particularly on the lines of the 1st and 2nd transit corridors, and in the preparation of the 4th transit corridor. The finalization of integrated parts of speed corridors facilitated the effectiveness of railway operability. During 2002, Ústí nad Labem sever – Děčín, Hrobce – Lovosice and Kralupy nad Vltavou – Vraňany line sections in the 1st transit corridor with a total length of 59.6 km were completed. In the 2nd transit corridor, the following line sections with a total length of 69.3 km were completed during 2002: Ostrava Main Station – Petrovice u Karviné, Přerov – Hranice na Moravě, and Přerov – Otrokovice. Hence, the lines of both corridors were brought together enabling more effective use of their parameters. During 2002, work was initiated on modernization and optimization of the connecting line of the 1st and 2nd transit corridor from Česká Třebová to Olomouc.

Great attention was also paid to smaller investment projects since these influence smoothness, safety and overall operability of the transport route. Such projects were usually implemented on the national tracks (except for the corridor) and regional lines.

The following projects executed in 2002 significantly helped in improving the railway infrastructure: finalization of the 1st stage of the reconstruction of bridges over Seifertova street within Prague's Main Station, construction of a new underway on Olomouc railway station, reconstruction of platforms on Pardubice railway station, initiation of the reconstruction of Děčín Main Station (to be completed in 2003) and implementation of a remote control system on the České Budějovice – Horní Dvořiště line on the Včelná – Rybník line section. Other projects carried out in 2002 included reconstruction of the Svojšínský and Pavlovický tunnels on the Plzeň – Cheb line and rebuilding of the Mladá Boleslav railway station in cooperation with the municipality.

The rationalisation of operations and decrease in operational expenses included the finalization of work on the electrification plan for the Kadaň – Karlovy Vary line. The actual construction work will commence in 2003.

Hlavním finančním zdrojem pro zajištění provozuschopnosti železniční infrastruktury byl v roce 2002 Státní fond dopravní infrastruktury. Ten poskytl do oblasti běžných výdajů 5 060 mil. Kč a v oblasti kapitálových výdajů 10 784 mil. Kč. Dodatkovými zdroji dále byly garantované bankovní úvěry.

Provozechopnost dráhy v roce 2002 významným způsobem ovlivnily ničivé povodně ve druhé polovině roku. Povodně zasáhly především tratě Plzeňského, Jihočeského, Středočeského, Pražského a Ústeckého kraje a na tratích ČD, s. o., způsobili škodu ve výši 2,8 miliardy Kč. Nejvíce byly poškozeny tratě Nepomuk – Blatná, Volary – Čičenice, Březnice – Strakonice, Rokycany – Nezvěstice, Protivín – Zdice, Nymburk – Ústí nad Labem a Praha – Ústí nad Labem. Do konce roku 2002 se však podařilo všechny tyto tratě alespoň provizorně zprovoznit. Prostředky na odstraňování povodňových škod byly získány pozastavením některých plánovaných investic ČD, s. o., ve výši 358 mil. Kč, dotací ze SFDI ve výši 114 mil. Kč a z prostředků EU získaných prostřednictvím fondu ISPA ve výši 246 mil. Kč.

Money used in 2002 for operating the railways was provided chiefly by the State Transportation Infrastructure Fund. The Fund granted CZK 5,060 million for ordinary expenses and CZK 10.784 million for capital expenses. Additionally, ČD used collateralised bank loans.

The railways' operability in 2002 was substantially impacted by the enormous summer flooding. The largest damage was reported for tracks located in the Plzeň, Southern Bohemian, Central Bohemian, Prague and Ústí regions. The damage incurred by ČD amounted to CZK 2.8 billion. The most damaged lines were as follows: Nepomuk – Blatná, Volary – Čičenice, Březnice – Strakonice, Rokycany – Nezvěstice, Protivín – Zdice, Nymburk – Ústí nad Labem and Praha – Ústí nad Labem. However, all of the above lines were returned into operation by the end of 2002, at least to a limited extent. Elimination of flood damage was financed from resources obtained from budgets for suspended investments of Czech Railways of CZK 358 million, SFDI grants of CZK 114 million and EU funds provided through the ISPA fund of CZK 246 million.

Přehled o stavebních pracích na panevropských koridorech IV a VI v ČR k 31. 12. 2002

View of constructions on Pan-European Railway Corridors IV and VI in the Czech Republic, December 2002



První tranzitní koridor je součástí čtvrtého panevropského koridoru. / The first czech railway corridor line is a part of 4th Pan-European Corridor line.
Druhý tranzitní koridor je součástí šestého panevropského koridoru. / The second czech railway corridor line is a part of 6th Pan-European Corridor line.



Řízení provozu dráhy

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

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

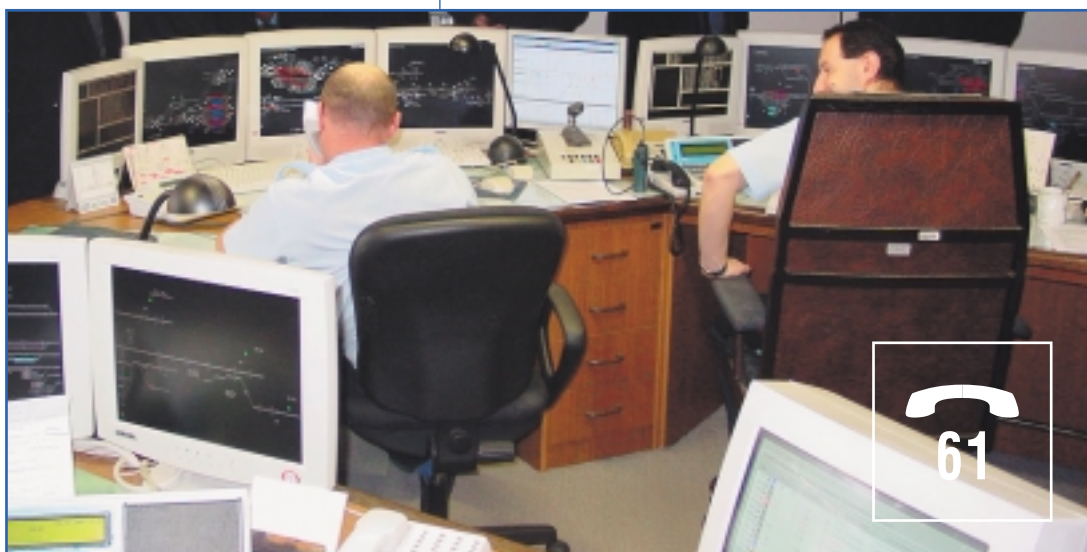
V roce 2002 bylo pro řízení provozu stanoveno několik úkolů. Prvním úkolem bylo zajistit bezzávadnou přepravu zboží při pokračujícím oživení ekonomiky nejen ve vnitrostátní přepravě, ale především zajistit zvýšený nárůst mezinárodní tranzitní přepravy. Druhým úkolem bylo zvládnout obtížnou provozní situaci při zvýšené výlukové činnosti, zejména na koridorových stavbách. Třetím úkolem pro rok 2002 bylo zvýšit kvalitu a úroveň cestování v osobní dopravě.

Operational Management of Train Circulation

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

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

During 2002, several objectives were set out for the operation management. The first involved provision for smooth transport of goods with respect to continuing economic revival both on the local and international level. The second objective related to successfully coping with the difficult situation caused by re-routing due to work, namely on the corridor projects. The third objective for 2002 was to improve the quality and transport standards in passenger transport.



Již v přípravě jízdního řádu pro období 2001/2002, který platil až do 15. 12. 2002, se s těmito aspekty počítalo, protože včasnost dodání zásilek se stává jedním z rozhodujících kritérií pro hodnocení kvality přepravy. Právě zde se nejvíce projevila rozhodující úloha řízení provozu dráhy. Od dřívější kvantity se musel provoz dráhy přeměrovat ke kvalitě, a to zejména z důvodu změn v režimu výroby, kde se začíná pracovat bez mezičlánku skladování a vyrábí se zboží přímo ze včasné dodaného materiálu. Jednou z priorit bylo zkvalitňování přepravy osob, zejména v rostoucí mezistátní přepravě. A to by bez kvalitní práce dispečerských aparátů na všech úrovních nebylo zvládnutelné.

Byla přijata řada technických, technologických a organizačních opatření k minimalizaci potencionálních příčin zpoždění vlaků. Přes všechna opatření, i přes řadu operativních zásahů, v určitých případech docházelo k narušení jízdního řádu. Stávalo se tak zejména v jarních a letních měsících při enormní vylukové činnosti a hlavně na konci léta, kdy naši zemi postihly katastrofální záplavy, které nemají v novodobých dějinách státu obdoby.

Procenta plnění jízdního řádu: za I. pololetí 2002 byl celkový jízdní řád splněn na 92,4 %, za II. pololetí 2002 na 87,4 %, celkový jízdní řád za rok 2002 byl splněn na 89,9 %.

Také v uplatňování moderních technologií nezůstalo řízení provozu pozadu. Informování cestující veřejnosti o časové a prostorové poloze vlaků pomocí on-line systému se již u ČD, s. o., stalo samozřejmostí, kterou všichni považují za běžnou pomůcku při cestování. Stále častěji přitom byla využívána možnost informování o jízdách vlaků pomocí mobilních telefonů. I v oblasti zavádění nových technologií zabezpečování jízd vlaků, při současném snižování počtu zaměstnanců nezůstávaly ČD, s. o., pozadu za železnicemi z vyspělých zemí.

The above aspects were reflected in the preparation of the 2001/2002 timetable effective through 15 December 2002 since timely delivery of consignments is one of the key criteria for evaluation of the transport quality. It was in this sector that the essential role of the railway operation management was demonstrated. The railway's orientation had to move from the former quantity to quality, primarily due to the changes in the production system where the storage element is often eliminated and merchandise is manufactured directly from material delivered on time. One of the priorities involved improvements in passenger transport, particularly in the expanding international transport, which would not be feasible without premium quality work of central control offices on all levels.

ČD adopted a number of technical, technological and organisational measures in order to minimize potential reasons for train delays. Despite these steps and several arrangements in rail operations, some disruptions of services occurred, mostly in the spring and summer at the time of re-routing due to repairs, and in late summer 2002 when the country suffered from historically large floods.

Timetable compliance for the first and second half of 2002 and for the entire year was 92.4%, 87.4% and 89.9%, respectively.

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



Další činnosti

Mezinárodní vztahy

V období vrcholících příprav na vstup České republiky do Evropské unie rostl i význam mezinárodních aktivit státní organizace České dráhy. České dráhy, s. o., svým intenzivním zapojením do činnosti mezinárodních organizací a úspěšně se rozvíjející dvoustrannou i mnohostrannou spoluprací významně přispěly k vytvoření optimálních podmínek pro integraci českého železničního systému do evropských struktur a současně si připravily velmi výhodné podmínky, které jim pomohou obstát v tvrdé konkurenci jak po rozšíření EU, tak i po úplné aplikaci evropské železniční legislativy.

V roce 2002 se České dráhy, s. o., stejně jako v předchozích letech, zaměřily zejména na aktivní účast v Mezinárodní železniční unii (UIC). ČD, s. o., stály u zrodu této organizace a aktivně se podílely na činnosti téměř všech jejích pracovních orgánů. Pro reintegraci evropského železničního systému má mimořádný význam zejména Mise východ – západ, v jejímž čele stály ČD, s. o., již od roku 1999.

Listopadové Shromáždění aktivních členů UIC potvrdilo úspěšné působení ČD, s. o., v této mezinárodní organizaci zvolením generálního ředitele Ing. Dalibora Zeleného do funkce viceprezidenta UIC. Od roku 1989 to byla nejvyšší funkce, kterou se ČD, s. o., v UIC podařilo získat.

Mimořádného úspěchu se Českým drahám, s. o., podařilo dosáhnout v rámci Sdružení evropských železnic (CER) – další významné mezinárodní organizace, která původně sdružovala pouze železnice členských zemí EU, Švýcarska a Norska. V březnu roku 2002 byly České dráhy, s. o., přijaty jako první železnice kandidátských zemí za řádného člena CER a jejich působení v této organizaci bylo natolik úspěšné, že byl generální ředitel ČD, s. o., vybrán jako zástupce všech železnic kandidátských zemí do Řídícího výboru této organizace. České dráhy, s. o., byly tedy zastoupeny ve vrcholových orgánech dvou nejvýznamnějších mezinárodních železničních organizací a měly tak možnost bezprostředně ovlivňovat jejich činnost, prosazovat vlastní stanoviska v dokumentech celoevropské platnosti a získávat bezprostřední informace pro harmonizaci technické základny a technologie s požadavky EU. Nemalou roli zde hrálo i zastoupení ČD, s. o., při EU v Bruselu, otevřené již v roce 1999.

Other Activities

International Relations

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

In 2002, Czech Railways concentrated, the same as in previous years, on active participation in the International Railway Union (UIC). ČD initiated the Union's establishment and was involved in activities of almost all its bodies. The "Mission East – West UIC" group which had been chaired by Czech Railways from 1999, is of extraordinary importance for re-integration of the European railway system.

The November meeting of UIC members confirmed ČD's successful involvement in this international organization by appointing ČD's Director General Dalibor Zelený UIC Vice-president. This office is the highest one within UIC ČD has gained since 1989.

Czech Railways reported an exceptional success within the Community of European Railways (CER), another major international organization which originally associated only railway operators from the EU member states, Switzerland and Norway. In March 2002, Czech Railways was the very first railway company of the candidate countries to be accepted as a CER member. Moreover, ČD's Director General was appointed a representative of all railways of the candidate countries to CER's Steering Committee. Thus, ČD was represented in top bodies of two major international railway organizations, having an opportunity to directly influence their operations, present its own opinions in documents applicable in all European countries and receive current information necessary to bring its technical and technological base in line with EU requirements. ČD's representation office in Brussels, opened in 1999, was of large importance in this respect.

Velký význam pro rozvoj obchodních aktivit v oblasti nákladní přepravy mezi Evropou a Asií mělo pro České dráhy, s. o., členství v Organizaci pro spolupráci železnic (OSŽD). ČD, s. o., se aktivně podílely na činnosti všech pracovních orgánů této organizace, zejména potom na činnosti V. komise pro technické otázky, které od července 2002 předsedaly.

Jako spolupředsednická železnice organizace Forum Train Europe (FTE), sdružující konference pro jízdní řády osobních a nákladních vlaků, se České dráhy, s. o., v roce 2002 podílely na formování nabídky železniční nákladní dopravy a zúčastnily se i vytváření společné evropské nabídky přepravních služeb, obchodní politiky, cen a prodeje přepravy z jedné ruky.

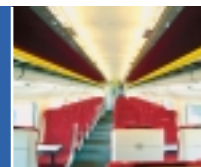
V oblasti dvoustranných vztahů se v roce 2002 konala pravidelná zasedání pracovních skupin pro železniční dopravu ČD, s. o. – PKP a ČD, s. o. – ZSSK/ŽSR. Dále se uskutečnila celá řada setkání vedení ČD s partnery z evropských železnic.

In expanding business activities in the field of freight transport between Europe and Asia, ČD benefited from its membership in the Organization for Collaboration of Railways (OSJD). ČD was involved in activities of all the Organization's bodies, primarily in activities of the 5th Technical Committee which was chaired by Czech Railways from July 2002.

As the co-chairing railway organization in Forum Train Europe (FTE) that associates conferences for timetables of passenger and freight trains, Czech Railways was involved in the preparation of the European railroad freight transport proposal, and in the creation of the common European proposal for transport services, business policy, pricing and sale of transport services during 2002.

Bilateral relations were supported throughout 2002 by regular meetings of task groups for rail development held with Polish State Railways (PKP), Railways of the Slovak Republic (ŽSR) and Railway Company (ZSSK). A number of meetings was held between ČD management and its partners from European railway companies.





Výzkum a vývoj

V roce 2002 bylo v rámci výzkumné a vývojové činnosti Českých drah, s. o., řešeno 36 studií a úkolů technického rozvoje. Byly zaměřeny zejména na zvyšování bezpečnosti, kvality a rychlosti železniční dopravy. Byly řešeny i úlohy související s připravovaným začleněním ČR do struktur EU, úkoly věnované problematikám regionální dopravy, ekologickým otázkám, včetně posuzování alternativních systémů pro využití energií.

Mezinárodní aktivity ČD, s. o., a projekty s jejich účastí v roce 2002

V mezinárodním rámci odborníci Českých drah, s. o., dlouhodobě pracovali v expertních skupinách UIC a ERRI, především pro oblasti železničního výzkumu, technických standardů a zkušebnictví. Tento trend pokračoval i v roce 2002. Odborní experti podniku aktivně působili v mnoha pracovních skupinách těchto dvou i dalších mezinárodních organizací.

Research and Development

During 2002, Czech Railways carried out 36 analyses and technical development projects within its research and development program. These focused especially on the increase of safety and speed along the corridors, issues relating to the integration with the EU and its legislation, support of regional transport, environmental issues including assessment of alternative sources of energy.

International Activities of ČD, s. o. and ČD's Involvement in Projects during 2002

On an international level, Czech Railways' specialists have been involved in expert groups of UIC and ERRI, particularly in the field of railway research, technical standards and testing. This involvement continued in 2002 when the Company's experts participated in many project groups within the above institutions as well as other international organizations.



(p)



Již několik let se podnik účastnil činností konsorcií spolupracujících v rámcových programech EU. V minulosti již byly řešeny a úspěšně dovršeny projekty „APOLO“ a „ProMain“. V letech 2001 – 2002 byly pod 5. rámcovým programem EU z několika návrhů, jichž se ČD, s. o., zúčastnilo, přijaty k řešení dva projekty s přímým členstvím naší organizace v řešitelském konsorciu:

- > projekt **INTERFACE**
- > projekt **FACT**

V roce 2002 se na evropské úrovni v oblasti výzkumu kladl mimořádný důraz na přípravu dalšího, již 6. rámcového programu EU. ČD, s. o., se zúčastnilo na jeho finálních přípravách – reagovalo na výzvu EU v programu „Expression of Interest“. Na sklonku roku 2002 byla vyhlášena první výzva k řešení projektů pod tímto rámcovým programem. České dráhy, s. o., neprodleně reagovalo nabídkou svých kapacit a expertů pro společná konsorcia řešitelů.

ČD has been involved in activities of consortia cooperating within EU framework programs, such as “APOLO” and “ProMain”, to mention two of the successfully completed ones. During 2001 and 2002, two projects were selected for implementation within the 5th EU Framework Program, ČD being a direct member of the consortium responsible for development of a solution:

- > **INTERFACE project**
- > **FACT project**

In 2002, emphasis was placed on the preparation of the 6th EU Framework Program on the European level. ČD assisted in the final stage of the preparation after responding to the EU invitation in the “Expression of Interest” program. The first call for projects within the 6th Framework Program was announced in late 2002. Czech Railways immediately offered its capacity and experts to support activities of the common consortia.



Ochrana životního prostředí

Šetrnost vůči životnímu prostředí je uznávanou předností železniční dopravy. Železnice potřebuje k přemístění stejného množství zboží, ve srovnání se silniční dopravou, podstatně menší zábor půdy, spotřebuje výrazně méně energie, způsobuje méně exhalací a méně hluku. Přitom je nesrovnatelně bezpečnější a odolnější vůči vnějším vlivům. Železniční doprava ještě zdaleka nevyčerpala své technologické možnosti a v podmínkách hustě osídlené Evropy je jediným druhem dopravy, který nabízí východisko k řešení systému přemísťování osob a zboží slučitelné se zásadami trvale udržitelného rozvoje.

České dráhy, s. o., věnovaly ochraně životního prostředí velkou pozornost. Byly mezi prvními organizacemi v České republice, které zavedly tzv. „zelené účetnictví“ umožňující sledování nákladů na ochranu životního prostředí. V roce 2002 pokračovaly se zaváděním environmentálního manažerského systému. Jejich úsilí bylo v oblasti ekologie soustředěno do tří směrů:

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

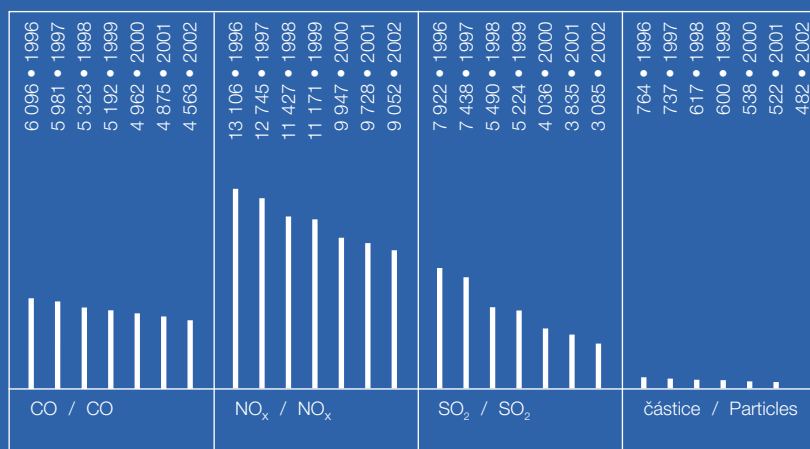
Environmental Protection

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

Czech Railways pays substantial attention to environmental protection. ČD was one of the first companies in the Czech Republic to introduce “Green Accounting” which enables the monitoring of costs spent on environmental conservation. In 2002, ČD continued to implement the environmental management system. Its environmental efforts are focused on three areas:

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

Emise škodlivin do ovzduší z provozu železniční dopravy (t) / Chart showing the development of air pollution caused by railway transport (tons)





V rámci svých aktivit v oblasti ochrany životního prostředí se České dráhy, s. o., snažily snižovat množství emisí a hluku postupnou elektrizací železničních tratí s nejvyššími dopravními výkony. Na neelektrizovaných úsecích upřednostňovaly používání motorových vozů, dlouhodobě sledovaly svou spotřebu pitné i užitkové vody, usilovaly o redukci objemu emisí škodlivin do ovzduší a pečovaly o zeleň podél železničních tratí.

České dráhy, s. o., vynaložily v roce 2002 na činnost související s ochranou jednotlivých složek životního prostředí více než 589 mil. Kč, z toho pak 155 mil. Kč na investice (bez nákladů na stavbu koridorů). Zároveň snížily počet středních energetických zdrojů znečišťování ovzduší o 20 a počet technologických zdrojů znečišťování o 9. Ve srovnání s rokem 2001 snížily také produkci odpadů o 10 364 tun.

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

In 2002, the costs spent on environmental protection totalled more than CZK 589 million, of which CZK 155 million were investments (net of costs of corridor construction). CD also cut the medium sources of air pollution by 20 and the technological sources were reduced by 9. Waste production went down by 10,364 tonnes year-on-year.





Personální vývoj, zaměstnanost a sociální program

V roce 2002 se pokračovalo v realizaci přijatých opatření ke zlepšení ekonomické situace Českých drah, s. o., a zvýšení produktivity práce. V rámci těchto opatření v personální oblasti pokračovala optimalizace počtu zaměstnanců s cílem zlepšit věkovou a profesní strukturu při současném zachování efektivní zaměstnanosti. Rozvíjela se také smluvně zakotvená spolupráce s vybranými učilišti, středními a vysokými školami při přípravě absolventů – budoucích zaměstnanců Českých drah, a. s. – zaměřená na omlazení zaměstnanecké základny.

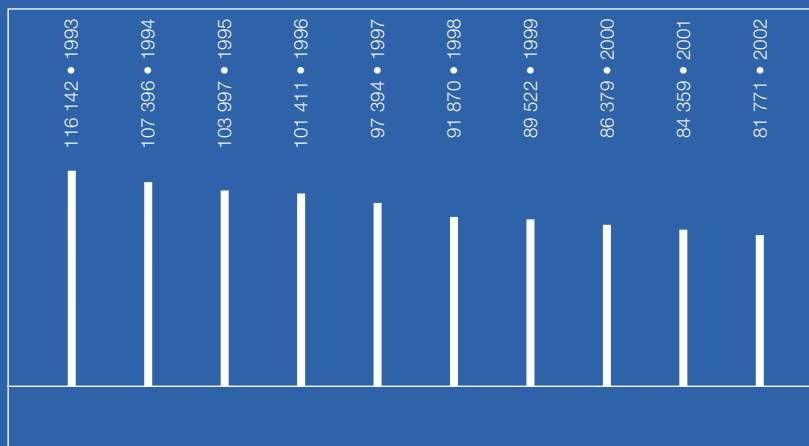
Oproti roku 2001 se průměrný evidenční počet zaměstnanců přepočtený na plně zaměstnané snížil o 2 588 osob (z 84 359 na 81 771). Fyzický počet zaměstnanců k 31. 12. 2002 činil 80 559 osob a oproti roku 2001 se snížil o 3 209.

Human Resources, Employment and Social Program

During 2002, Czech Railways continued to implement a number of measures aimed at enhancement of its economic position and performance. Human resources management involved the on-going optimization of the number of staff aiming at improving age and professional levels while maintaining the staff effectiveness. Czech Railways entered into contracts with selected training schools, high schools and universities for co-operation in the field of student education to attract new young staff members.

The average headcount recalculated to full-time employees as compared to 2001 dropped by 2,588 persons (from 84,359 to 81,771). The physical number of employees as of 31 December 2002 was down by 3,209 to 80,559 persons.

Vývoj počtu zaměstnanců ČD v letech 1993 – 2002 / Employment development at Czech Railways in 1993 – 2002

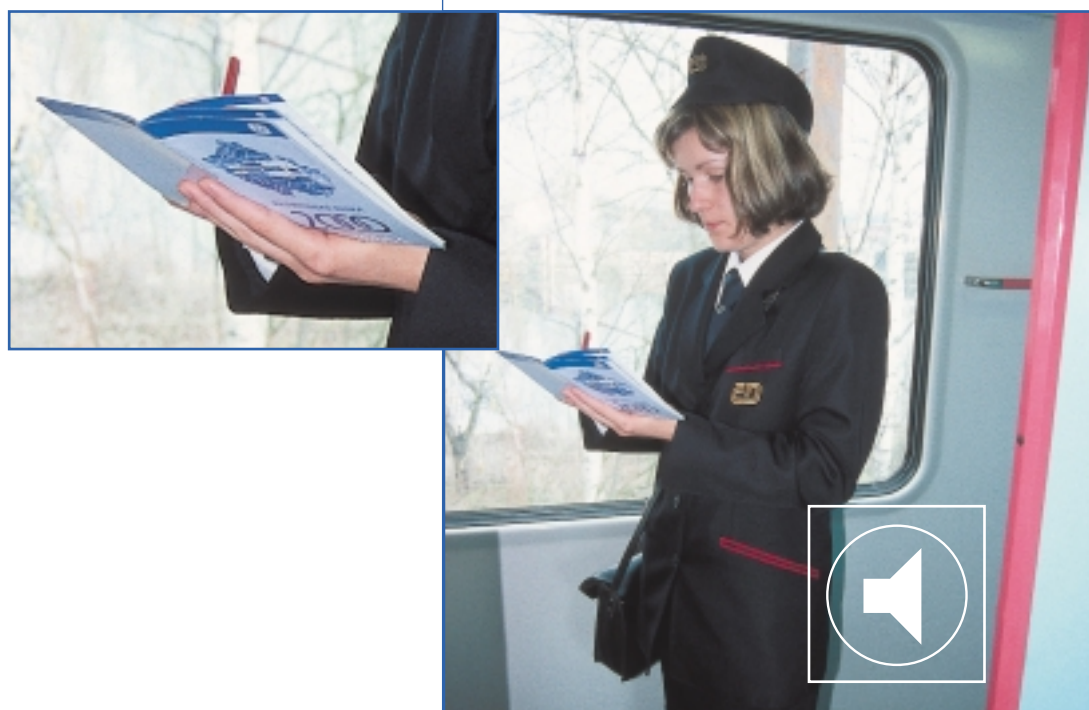


Pro zmírnění nežádoucích sociálních a společenských dopadů při snižování zaměstnanosti v důsledku procesu transformace Českých drah, s. o., byl i v roce 2002 uplatňován Doprovodný sociální program Českých drah na léta 2001 – 2005, schválený vládou České republiky. Tento program zahrnuje, nad rámec ustanovení právních předpisů, následující oblasti:

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

In order to mitigate adverse social implications of the downsizing process following the transformation of Czech Railways, the Company continued to apply the Supplementary Social Program of Czech Railways for 2001 – 2005, approved by the Czech government, in 2002. The program comprises the following issues above the scope of legal regulations:

- > Provision of severance payments in connection with the transformation;
- > Tenancy arrangements related to apartments and apartment houses;
- > Reimbursement of fares and commuting expenses of employees;
- > Other social benefits;
- > Re-qualification of employees.





Správní rada ČD, s. o., k 31. 12. 2002

Ing. Pavel Stoužil, předseda SR

poradce ministra dopravy a spojů ČR

Ing. Ivan Foltýn, MBA, místopředseda SR

generální ředitel První investiční, a.s.

Ing. František Bernášek

člen skupiny sekretariátu předsedy Fondu národního majetku ČR

Ing. Jaromír Dušek

předseda Ústředí Odborového sdružení železničářů

Jaroslav Jelínek

starosta města Zruč nad Sázavou

Ing. Jan Kasnar, CSc.

vrchní ředitel Správy služeb zaměstnanosti Ministerstva práce a sociálních věcí ČR

Ing. Vojtěch Kocourek

náměstek ministra dopravy a spojů

Bc. Petr Krejčí

ředitel úřadu Ministerstva pro místní rozvoj ČR

Prof. Ing. Milan Lánský, DrSc.

děkan Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice

Ing. Jiří Sedláček

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

Doc. Ing. Karel Sellner, CSc.

poradce ministra dopravy a spojů ČR

Doc. Ing. Karel Špaček

náměstek ministra průmyslu a obchodu

Ing. Pavel Špulák

Katedra fyzikální elektroniky Fakulty jaderné a fyzikálně-inženýrské ČVUT v Praze

Board of Representatives of ČD, s. o. as of 31 December 2002

Pavel Stoužil, Chairman of the Board

Advisor to the Minister of Transport and Telecommunications of the Czech Republic

Ivan Foltýn, Vice Chairman of the Board

CEO of První investiční, a.s.

František Bernášek

Member of the group within the Secretariat of the National Property Fund

Jaromír Dušek

Chairman of the Headquarters of the Railway Trade Union

Jaroslav Jelínek

Mayor of Zruč nad Sázavou

Jan Kasnar

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

Vojtěch Kocourek

Deputy to the Minister of Transport and Telecommunications of the Czech Republic

Petr Krejčí

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

Milan Lánský

Dean of the Jan Perner Faculty of Transport at Pardubice University

Jiří Sedláček

Chairman of the Board of Directors of Železniční opravy a strojírna České Velenice CZ, a.s.

Karel Sellner

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

Karel Špaček

Deputy Minister at the Ministry of Industry and Trade

Pavel Špulák

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



Vedení ČD, s. o., k 31. 12. 2002

Generální ředitel

Ing. Dalibor Zelený

1. náměstek generálního ředitele

Ing. Ivo Malina, CSc.

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ing. Jan Bukač

Vrchní ředitel divize obchodně provozní

Ing. Jaroslav Kocourek

Vrchní ředitel divize dopravní cesty

Ing. Jan Komárek

Generální inspektor ČD

Bc. Zdeněk Žák

Management of ČD, s. o. as of 31 December 2002

Director General

Dalibor Zelený

First Deputy Director General

Ivo Malina

Deputy Director General for Economics

Jan Bukač

Managing Director of the Trade and Operations Division

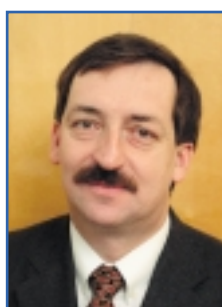
Jaroslav Kocourek

Managing Director of the Infrastructure Division

Jan Komárek

Inspector General of Czech Railways

Zdeněk Žák



Ing. Dalibor Zelený



Ing. Ivo Malina, CSc.



Ing. Jan Bukač



Ing. Jaroslav Kocourek



Ing. Jan Komárek



Bc. Zdeněk Žák



ORGANIZAČNÍ STRUKTURA



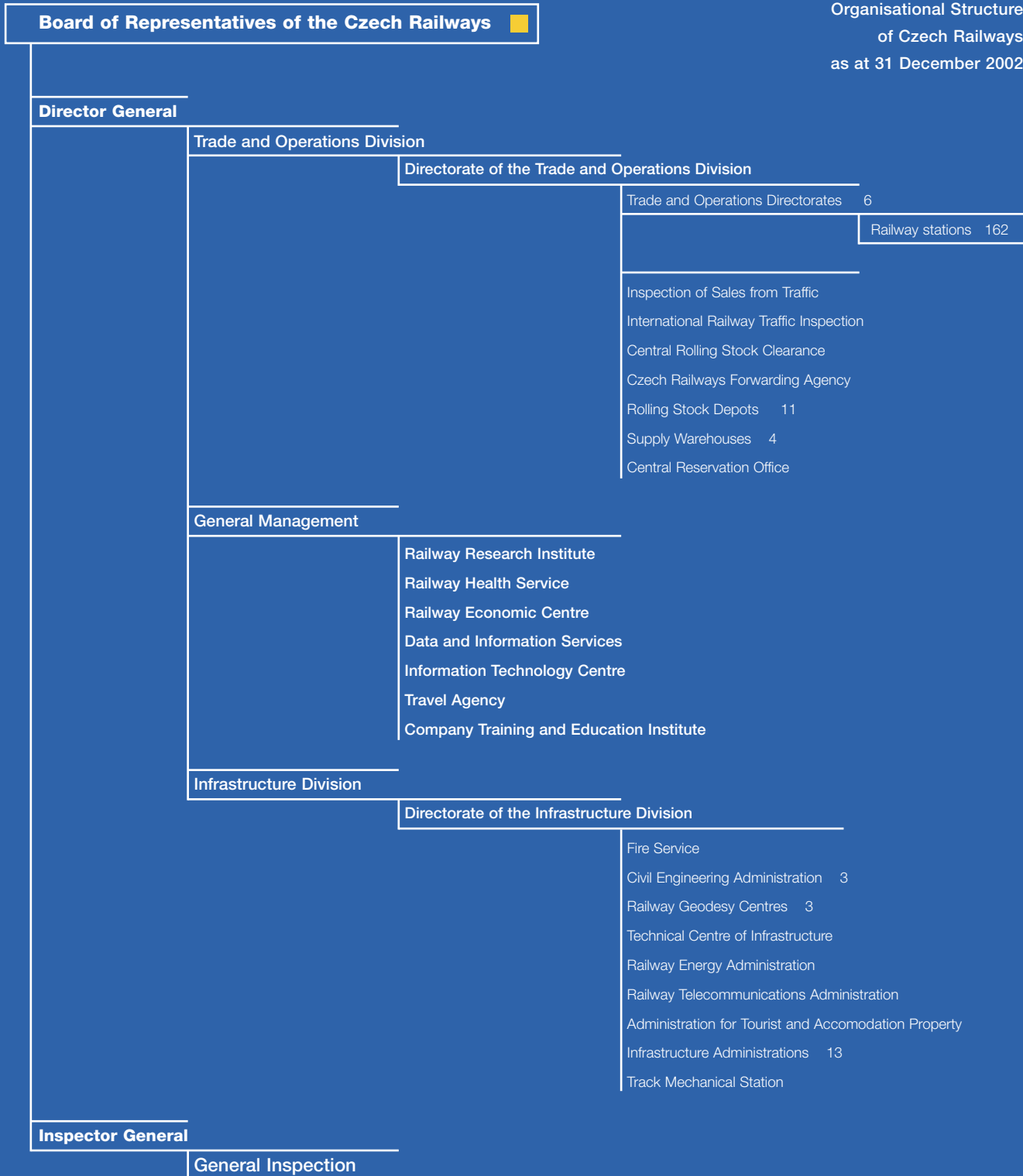
Organizační struktura
Českých drah, státní organizace
k 31. 12. 2002



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



Organisational Structure
of Czech Railways
as at 31 December 2002



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



Rok 2002 se stal bezesporu významným mezníkem pro další vývoj železniční dopravy v České republice. Přijetím zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „transformační zákon“), byl v průběhu roku završen legislativní proces, na jehož základě byly České dráhy, státní organizace, k 1. lednu 2003 v českém železničním systému transformovány na dva nástupnické subjekty:

> akciovou společnost České dráhy, která:

- provozuje železniční dopravu (v základních segmentech dálkové osobní dopravy, regionální osobní dopravy a nákladní dopravy),
- provozuje železniční dopravní cestu,
- vykonává další podnikatelské činnosti,
- > státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, která:**
 - plní funkci vlastníka dráhy,
 - zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty,
 - hospodaří s majetkem tvořícím železniční dopravní cestu,
 - hospodaří se závazky a pohledávkami bývalé státní organizace České dráhy.

Legislativní podmínky vyplývající z transformačního zákona vytvářejí prostor pro využití podnikatelského potenciálu v dopravním podnikání. Hospodaření akciové společnosti České dráhy není již zatěžováno náklady na provoz, údržbu a rozvoj dopravní cesty – tyto činnosti akciová společnost provádí na základě tříletého smluvního kontraktu, uzavřeného se Správou železniční dopravní cesty. Odstátněné a finančně ozdravené České dráhy, a. s., jsou podnikatelským subjektem, který veškeré činnosti plynoucí z role národní železniční společnosti zajišťuje v tržním prostředí, má potřebný prostor pro nezávislá podnikatelská rozhodnutí, současně je také dosažena odpovídající míra podnikatelské a manažerské odpovědnosti. Dochází tak k vytvoření základních předpokladů pro dosažení vyšší ekonomické efektivity, založené na výrazně zákaznické orientaci firmy a současném perspektivním snižování finančních nároků na veřejné rozpočty.

The year 2002 was without any doubts a milestone in the development of transport in the Czech Republic. By passing Act No. 77/2002 Coll., to Regulate the Joint Stock Company České dráhy, the State Organization Railway Route Administration and the Change of Act No. 266/1994 Coll., Railway Act, as amended, and Act No. 77/1997 Coll., to Regulate the State Enterprise, as amended (hereinafter referred to as the “Transformation Act”), the legislative process was finalized whereby Czech Railways, state organization, was transformed into two succeeding entities as of 1 January 2003:

> České dráhy, joint stock company, with the major areas of operation as follows:

- operation of railway transport (in the essential segments of long-distance passenger transport, regional passenger transport and freight transport),
- operation of the railway infrastructure,
- other business activities,

> Správa železniční dopravní cesty (Railway Route Administration), state organization, with the major areas of activities as follows:

- action on behalf of the government in performing the duties of the owner with respect to the railway route,
- exercise of the management right to the railway route operation, functionality, modernization and development,
- management of assets that constitute the railway lines,
- administration of payables and receivables discharged from former Czech Railways, state organization.

The legislative conditions created by the Transformation Act make a space for exploitation of the business capacities in the transport market. Economic operation of Czech Railways is no longer burdened with operating expenses and costs on maintenance and development of the route – these activities are performed by the joint stock company on the basis of a three-year contract entered into with the Railway Route Administration (SŽDC). České dráhy, a. s., is a corporate person relieved of financial commitments and separated from the government that operates on a national level in a market-driven environment, has sufficient space for independent business decision-making and at the same time is aware of its business and management responsibility. The above provides a solid base for enhancement of economic effectiveness of the client oriented firm and concurrent reduction of funds required from the state budget.

Pro úspěšné naplňování obchodních cílů je nutné vnímat dopravní trh České republiky jako integrální součást evropského dopravního prostoru – tato tendence je logickým naplňováním podmínek pro brzké plnoprávné členství naší republiky v Evropské unii. Vzájemné otevření se národních dopravních trhů evropských zemí, vyplývající z dokumentů Evropské unie, směřuje ve svém důsledku k vytvoření evropského dopravního trhu. Tento trend je důsledkem snahy Evropské unie o posílení významu železniční dopravy a o následný přesun značné části výkonů, především v nákladní dopravě, na železnici. České dráhy, a. s., chtějí-li nejen obhájit, ale též posílit své pozice, nemohou zůstat stranou tohoto procesu.

Nynější změna prostředí, vyvolaná realizací zákona o transformaci, vytváří hlubší podmínky pro uplatňování standardních podnikatelských principů. Ve střednědobém horizontu lze očekávat zvyšování konkurence v železniční dopravě. České dráhy, a. s., chtějí v konkurenčním boji uspět, a proto budou své podnikatelské chování přizpůsobovat novým tržním podmínkám.

Dálková osobní doprava představuje nabídku přepravních služeb mezi rozhodujícími místy v ČR a spojení těchto míst se zahraničím. Na poli mezinárodní dopravy budou České dráhy, a. s., využívat svého postavení v Evropském fóru pro mezinárodní jízdní řády (FTE). Dálkové vnitrostátní vlaky budou spolu s vlaky mezinárodními vytvářet integrální nabídku rychlého spojení v rámci České republiky. Zvláštní pozornost bude věnována dopravě přes rozhodující uzly, zejména přes Prahu, harmonizaci taktů dálkové a regionální dopravy a vzájemnému provázání těchto segmentů. Úroveň nabízených služeb bude dále zvyšována a stabilizována.

Segment dálkové osobní dopravy bude ve střednědobém horizontu vystaven dalšímu stupni liberalizace vyplývající z připravovaných „legislativních balíčků EU“, jež s sebou přinesou konkurenční střet s jinými dopravci na lukrativních přepravních relacích.

Oblast regionální osobní dopravy je pro podnik jednou z klíčových činností pro úspěch na trhu a představuje z hlediska vývoje vysoce perspektivní podnikatelský segment. Nabídkou, která bude občanům regionů vyhovovat, se železniční doprava může přirozeným způsobem podílet na zajištění dopravní obslužnosti. Klíč k úspěchu bezesporu leží v dialogu s kraji. České dráhy, a. s., proto předpokládají další rozvíjení již navázaných smluvních vztahů s krajskými úřady, potažmo ostatními významnými subjekty zapojenými do procesu dopravní obslužnosti krajů veřejnou dopravou, s cílem přirozené integrace nabídky svých přepravních kapacit do tohoto procesu.

In order to meet stipulated business objectives, the transport market in the Czech Republic needs to be perceived as an integral part of the European transport space. The need to adopt the above approach is multiplied by the approaching accession of our country to the European Union. Once the individual national transport markets in Europe are open in line with the EU documents, the above mentioned European transport market will be established. This tendency results from the EU efforts to support the importance of railway transport and subsequently transfer an essential portion of outputs, primarily in freight transport, to railway. To maintain and even strengthen its position, Czech Railways cannot stand aside.

The current changes in the environment stemming from the implementation of the Transformation Act create conditions for application of standard business principles. Increased competition may be expected in railway transport in the medium term horizon. Czech Railways will adopt its business activities, procedures and approaches to the new market conditions to enhance its competitiveness.

Long-distance passenger transport involves provision of transport services between crucial locations in the Czech Republic and connection of these places with locations abroad. In the field of international transport, Czech Railways will draw from its position in the European forum for international timetables (Forum Train Europe). Long-distance inland trains and international trains will be included in an integrated network providing for fast connection within the country. Special attention will be paid to transport via major railway intersections, namely Prague, to harmonization of the frequency of long-distance and regional transport trains and interconnection of these segments. The quality of rendered services will be gradually improved.

The long-distance passenger transport segment will experience another stage of liberalization in a medium-term horizon in compliance with the “EU legislative packages” which will bring competitors to the attractive lines.

Regional transport is the key segment for the firm, representing a very promising business segment from the point of view of future development. Providing services which will meet the requirements of a specific region's citizens, railway transport can participate in addressing the transport needs of the particular regions. The key to success definitely lies in a dialogue with the region's administrative bodies. Therefore, Czech Railways plan to further develop the existing contractual relationships with regional authorities and other important entities involved in the process of provision of transport services and arrange for smooth integration of its services into this process.



Kromě vlastního zajištění dopravní obslužnosti bude spolupráce s krajskými úřady prohlubována účastí na územním rozvoji kraje (rozvojem železniční infrastruktury jako přirozené součásti rozvoje kraje jako celku) a dosažením shody s krajem na prioritách modernizace regionální osobní dopravy (uplatnění železniční dopravy jako páteře dopravní obslužnosti).

V nákladní dopravě je snahou společnosti výsledný produkt co nejvíce přiblížit požadavkům zákazníků, což obnáší zajištění komplexních přepravních služeb v reálném čase při přesně stanoveném termínu dodání (kombinace přepravního režimu „just in time“ a „door to door“). Záměrem společnosti České dráhy, a. s., je vhodně zapojit přepravní kapacitu do logistických přepravních řetězců, které budou zákazníci preferovat. ČD, a. s., budou hledat zákaznický potenciál i za hranicemi státu.

Provozování železniční dopravní cesty je činností na základě smluvního vztahu mezi ČD, a. s., a SŽDC, s. o. Na základě tříleté smlouvy, konkretizované ročními dodatky, vykonávají České dráhy, a. s., tyto činnosti:

- > **provozování železniční dopravní cesty, tj. řízení provozu na železniční dopravní cestě,**
- > **udržování železniční dopravní cesty, tj. zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty,**
- > **modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty, tj. investiční činnost na železniční dopravní cestě.**

Kromě hlavních činností bude společnost vykonávat také další činnosti. Ty buď doplňují základní předmět podnikání, nebo jsou součástí podnikatelských aktivit firmy. Výsledkem všech těchto činností je především podpora a rozvoj dopravního podnikání, případně nabízení nových produktů na trhu služeb, poskytovaných ve vysoké kvalitě zajišťující ziskání, udržení a rozvoj nových/stálých zákazníků.

Základním posláním státní organizace Správa železniční dopravní cesty v železničním systému České republiky je plnit funkci vlastníka dráhy ve smyslu zákona České republiky o drahách, kde mezi hlavní povinnosti vlastníka patří zejména zajistit provozuschopnost železniční dopravní cesty, její provozování a současně hospodařit se svěřeným majetkem státu. Vlastník dráhy je povinen pečovat o rozvoj a modernizaci dráhy v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti územního obvodu a umožnit styk dráhy s jinými drahami. Správa železniční dopravní cesty hradí na základě uzavřených smluvních vztahů náklady spojené s provozováním železniční dopravní cesty, zajištění její provozuschopnosti ve veřejném zájmu a stejně tak hradí náklady na modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty. Jednotliví dopravci, kteří užívají

Apart from the transport services, cooperation with regional authorities shall extend to participation in the overall development of the relevant regions (including the development of the railway infrastructure as a natural component of the regions' development) and an agreement should be reached with the regions on priorities of regional passenger transport's modernization (with railway operators as the core providers of transport services).

In the field of freight transport, the firm focuses its efforts on tailoring its products to the clients' needs to the maximum extent possible which requires provision of complex real-time transport services and adherence to the stipulated delivery deadlines (combination of the "just in time" and "door to door" regimes). The intention of Czech Railways is to employ its transport capacity to the fullest, incorporating it in the logistic and transport networks attractive to clients. ČD will seek to attain new clients out of the country.

The operation of the railway route follows the three-year contract entered into between ČD and SŽDC whereby Czech Railways performs the following activities, subject to detailed annual amendments:

- > **Operational management of train circulation, i.e. management of the operations carried out on the route;**
- > **Maintenance of the railway infrastructure, i.e. provision of railway lines functionality;**
- > **Modernization and development of the railway infrastructure, i.e. investment activities on the route.**

In addition to the key areas of operation, the firm will perform additional activities, either completing the major subject matter of the firm's operation or within its business projects. Nevertheless, all these activities will focus on the support and development of the transport business and provision of new products and services in a premium quality, which will help the firm attain new clients and further develop relationships with existing customers.

The primary mission of the state organisation Railway Route Administration (Správa železniční dopravní cesty) in the railway system of the Czech Republic is to function as the owner of railway lines pursuant to the Railways Act of the Czech Republic which sets out that the principal obligations of the owner predominantly involve ensuring the functionality and operating of railway lines and managing the State's assets entrusted to it. The owner of the railway lines is obligated to take care of the development and modernisation of railway lines to the extent required to fulfil transportation needs of the State and to provide traffic access to the relevant territorial areas and to facilitate the contact of the railway lines with other railways. Under concluded contractual arrangements, Railway Route Administration covers the costs involved in operating railway lines,

železniční dopravní cestu, hradí Správě železniční dopravní cesty poplatky za její užívání.

V období bezprostředně po transformaci byly mezi ČD, a. s., a SŽDC, s. o., uzavřeny následující smlouvy:

- > o způsobu zajištění provozování železniční dopravní cesty, její provozuschopnosti a modernizace a rozvoje ve veřejném zájmu ze dne 3. 1. 2003,
- > o úhradách za používání železniční dopravní cesty při provozování osobní a nákladní dopravy ze dne 10. 2. 2003,
- > mandátní o zajištění ekonomické agendy ze dne 3. 4. 2003,
- > mandátní o zajištění účetních a statistických výkazů za rok 2002 bývalé státní organizace České dráhy ze dne 20. 2. 2003,
- > mandátní o zajištění výroční zprávy za rok 2002 bývalé státní organizace České dráhy ze dne 20. 2. 2003.

V České republice nejsou všechny regionální tratě vlastněné státem provozovány akciovou společností České dráhy. I v případech těchto tratí, na kterých provozovatelem je jiný subjekt, uzavřela Správa železniční dopravní cesty s jejich provozovateli smlouvy vycházející ze stejných principů jako smlouvy uzavřené s akciovou společností České dráhy.

Na základě rozhodnutí Ústavního soudu ze dne 19. února 2003 došlo s účinností ke dni 31. října 2003 ke zrušení některých ustanovení zákona č. 77/2002 Sb. Na tuto skutečnost bude reagovat novela tohoto zákona, která po projednání připomínkového řízení k vládnímu návrhu bude projednána Parlamentem České republiky na podzim letošního roku.

Řídicí výbor ČD, a. s., který vykonává práva akcionáře v ČD, a. s., rozhodl na jednání dne 28. 2. 2003 a uložil dozorčí radě ČD, a. s., omezit do doby účinnosti nálezů Ústavního soudu nakládání s majetkem ve smyslu nálezů.

ensuring their functionality in the public interest and it also bears the costs of modernising and developing the railway lines. Individual train operating companies that utilise the railway lines pay fees for their use to Railway Route Administration.

The following contracts were entered into between ČD, a. s. and SŽDC, s. o. immediately after the transformation:

- > On the Method of Provision for the Operation of the Railway Infrastructure, Its Operability and Modernization and Development in Line with the Public Interest of 3 January 2003;
- > On Payment for the Use of the Railway Infrastructure in Operating Passenger and Freight Transport of 10 February 2003;
- > Mandate Contract on Maintenance of Economic Agenda of 3 April 2003;
- > Mandate Contract on Preparation of Financial and Statistical Statements of the Former State Organization České dráhy for 2002 of 20 February 2003;
- > Mandate Contract on Preparation of the Annual Report of the Former State Organization České dráhy for 2002 of 20 February 2003.

In the Czech Republic, not all regional railway lines owned by the State are operated by the joint stock company Czech Railways. Even in circumstances where these railway lines are operated by other entities, Railway Route Administration entered into agreements with their operators that are based on the same principles as the agreements put in place with the joint stock company Czech Railways.

Pursuant to the verdict of the Constitutional Court dated 19 February 2003, certain provisions of Act 77/2002 Coll. have been rendered null and void with effect from 31 October 2003. This matter will be followed up on by an amendment to the Act which, following the finalisation of comments on the Government's bill, will be discussed by the Czech Parliament in the fall of this year.

The Steering Committee of ČD, a. s., which acts in capacity as a shareholder in ČD, a. s., made the following decision on 28 February 2003 whereby the Supervisory Board of ČD, a. s. is charged with the limiting dealing with the property with respect to the verdict until the verdict's effect.



Řídicí výbor ČD, a. s., k 31. 3. 2003

Ing. Antonín Tesařík, předseda řídicího výboru; 1. náměstek ministra dopravy ČR

Ing. Vojtěch Kocourek, místopředseda řídicího výboru; náměstek ministra dopravy ČR

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

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

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

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

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

Dozorčí rada ČD, a. s., k 31. 3. 2003

Ing. Vojtěch Kocourek, předseda dozorčí rady; náměstek ministra dopravy ČR

Ing. Jaromír Dušek, člen dozorčí rady; předseda Ústředí OSŽ

Ing. František Formánek, člen dozorčí rady; generální ředitel AŽD Praha s.r.o.

Ing. Ludvík Hovorka, člen dozorčí rady; poslanec, Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR

Ing. Karel Korytář, člen dozorčí rady

Jiří Kratochvíl, člen dozorčí rady; Ústředí OSŽ

Kurt Mužík, člen dozorčí rady; Ústředí OSŽ

Ing. Jiří Sedláček, člen dozorčí rady; předseda představenstva ŽOS České Velenice CZ a.s.

Ing. František Vašík, člen dozorčí rady; předseda představenstva a ředitel společnosti Dopravní podnik Ostrava a.s.

Představenstvo ČD, a. s., k 31. 3. 2003

Ing. Petr Kousal, předseda představenstva a generální ředitel

František Chobot, člen představenstva

Dr. Ing. Václav John, člen představenstva a vrchní přednosta Správy dopravní cesty Olomouc

Ing. Vlastimil Nešetřil, člen představenstva a vrchní ředitel Divize dopravní cesty

Ing. Jiří Vencel, Ph.D., člen představenstva a vrchní ředitel Divize obchodně provozní

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

Antonín Tesařík, Chairman of the Steering Committee; First Deputy to the Minister of Transport and Telecommunications of the Czech Republic

Vojtěch Kocourek, Vice-chairman of the Steering Committee; Deputy to the Minister of Transport and Telecommunications of the Czech Republic

Ján Dzvoník, member of the Steering Committee; Deputy to the Defense Minister of the Czech Republic

Petr Forman, member of the Steering Committee; Deputy to the Minister for Regional Development of the Czech Republic

Josef Jarabica, member of the Steering Committee; Department Director, Ministry of Industry and Trade of the Czech Republic

Jaroslav Soušek, member of the Steering Committee; Department Director, Ministry of Transport and Telecommunications of the Czech Republic

Jiří Volf, member of the Steering Committee; Deputy to the Finance Minister of the Czech Republic

Supervisory Board of ČD, a. s. as of 31 March 2003

Vojtěch Kocourek, Chairman; Deputy to the Minister of Transport and Telecommunications of the Czech Republic

Jaromír Dušek, member; Chairman of the Head Office of the Railway Trade Union

František Formánek, member; Chief Executive Officer, AŽD Praha, s.r.o.

Ludvík Hovorka, member; deputy, Chamber of Deputies of the Czech Republic

Karel Korytář, member

Jiří Kratochvíl, member; Head Office of the Railway Trade Union

Kurt Mužík, member; Head Office of the Railway Trade Union

Jiří Sedláček, member; Chairman of the Board of Directors, ŽOS České Velenice CZ, a.s.

František Vašík, member; Chairman of the Board of Directors and Managing Director of Dopravní podnik Ostrava a.s.

Board of Directors of ČD, a. s. as of 31 March 2003

Petr Kousal, Chairman and Director General

František Chobot, member

Václav John, member; Senior Executive, Infrastructure Administration Olomouc

Vlastimil Nešetřil, member; Senior Executive, Infrastructure Division

Jiří Vencel, member; Senior Executive, Trade and Operation Division



Správní rada SŽDC, s. o., k 31. 3. 2003

Ing. Ivan Foltýn, předseda správní rady

Ing. Miloslav Kala, člen správní rady; poslanec, Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR

Ing. Jiří Navrátil, člen správní rady, ředitel odboru, Ministerstvo dopravy ČR

Ing. Petr Rafaj, člen správní rady, poslanec, Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR

Ing. Antonín Tesařík, člen správní rady, 1. náměstek ministra dopravy ČR

Vedení SŽDC, s. o., k 31. 3. 2003

Ing. Jan Komárek, generální ředitel

Ing. Bohuslav Navrátil, náměstek generálního ředitele

Ing. Zita Karasová, ekonomická ředitelka

Ing. Miroslav Konečný, technický ředitel

Board of Representatives of SŽDC, s. o. as of 31 March 2003

Ivan Foltýn, Chairman

Miloslav Kala, member; deputy, Chamber of Deputies of the Czech Republic

Jiří Navrátil, member; Department Director, Ministry of Transport and Telecommunications of the Czech Republic

Petr Rafaj, member; deputy, Chamber of Deputies of the Czech Republic

Antonín Tesařík, member; First Deputy to the Minister of Transport and Telecommunications of the Czech Republic

Management of SŽDC, s. o. as of 31 March 2003

Jan Komárek, Director General

Bohuslav Navrátil, Deputy Director General

Zita Karasová, Economic Director

Miroslav Konečný, Technical Director

