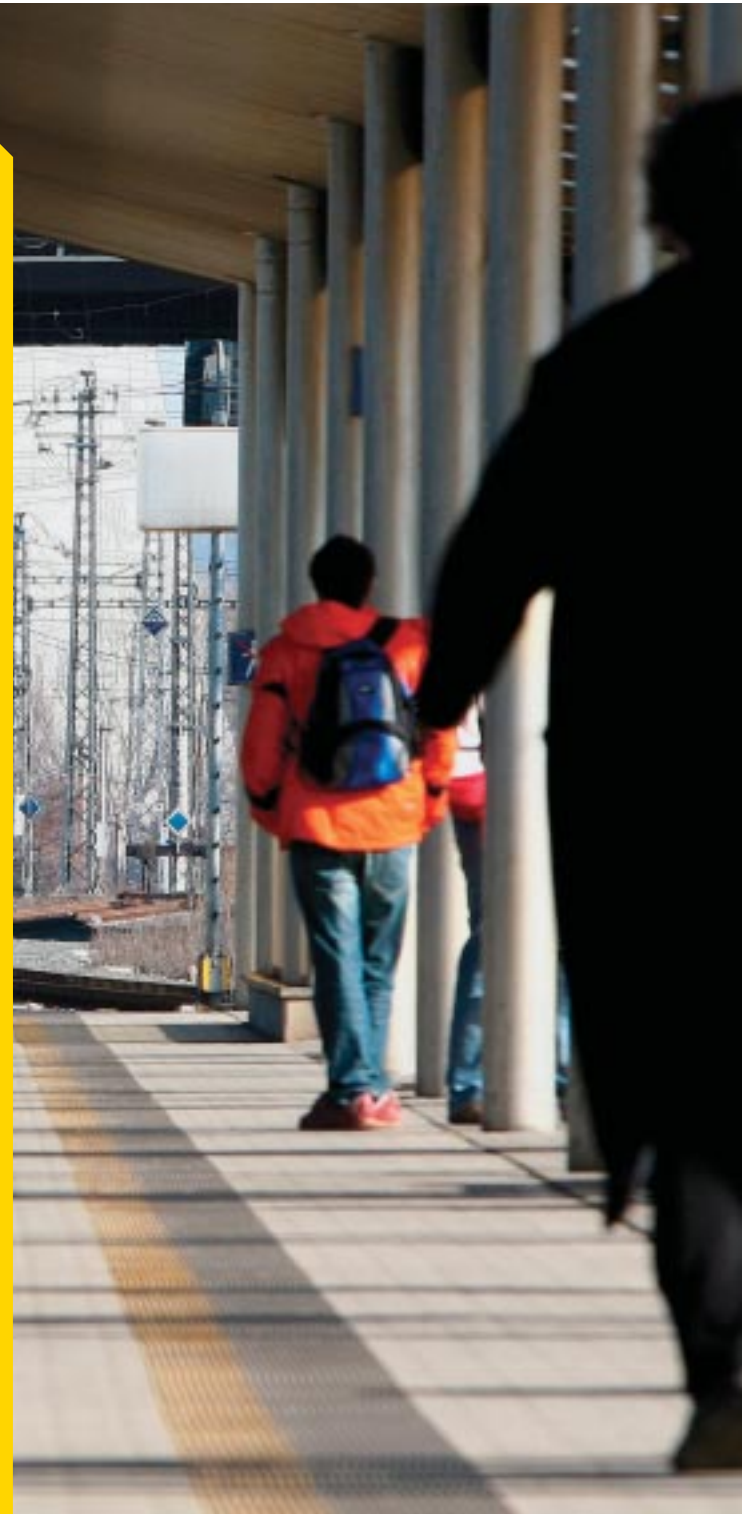


Výroční zpráva SKUPINY ČESKÉ DRÁHY za rok 2005

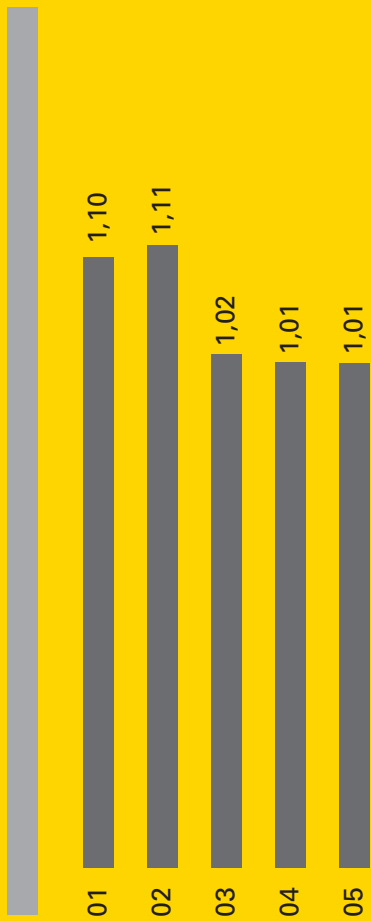




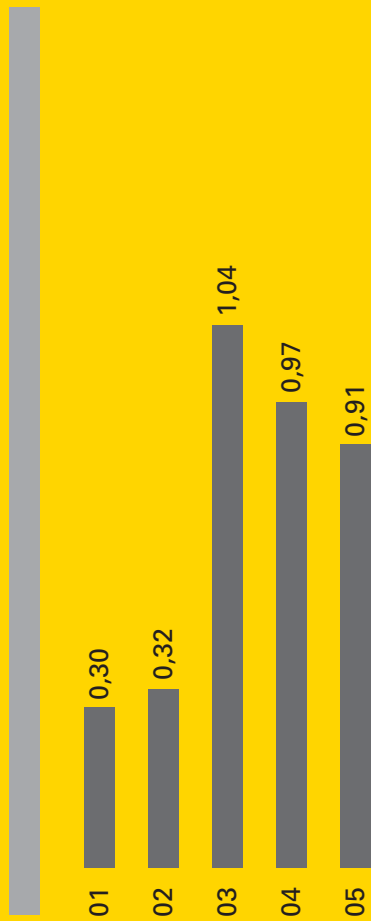
## Základní hospodářské ukazatele Skupiny České dráhy a Českých drah, a.s.

Ukazatel	Skupina ČD		České dráhy, a.s.		Index 05/04
	2005	2005	2004	2003	
<b>Struktura aktiv a pasiv (mil. Kč)</b>					
Aktiva celkem	51 069	<b>50 013</b>	47 301	45 291	1,06
Dlouhodobý majetek	42 222	<b>41 689</b>	38 729	36 236	1,08
Vlastní kapitál	36 543	<b>37 151</b>	37 576	38 316	0,99
<b>Struktura výsledku hospodaření (mil. Kč)</b>					
Provozní výsledek hospodaření	-714	<b>-806</b>	-654	-903	1,23
Výsledek hospodaření za účetní období	-587	<b>-590</b>	-621	-925	0,95
<b>Struktura výnosů (mil. Kč)</b>					
Výnosy celkem	46 080	<b>45 428</b>	45 982	47 247	0,99
Tržby z prodeje vlastních výrobků a služeb	35 459	<b>34 901</b>	36 550	37 874	0,95
<b>Finanční ukazatele</b>					
Obrat aktiv (výnosy celkem/aktiva celkem)	0,90	<b>0,91</b>	0,97	1,04	0,94
Zadluženost (cizí zdroje/aktiva celkem)	0,25	<b>0,25</b>	0,20	0,15	1,25
Likvidita (krátkodobý finanční majetek/ krátkodobé závazky)	0,27	<b>0,25</b>	0,31	0,40	0,81
<b>Zaměstnanci</b>					
Průměrný evidenční počet zaměstnanců přepočtený na plně zaměstnané (počet osob)	66 739	<b>65 232</b>	73 825	78 575	0,88
Výnosy celkem na 1 zaměstnance (Kč/zaměstnanec)	690 451	<b>696 407</b>	622 851	601 298	1,12
Přidaná hodnota na 1 zaměstnance (Kč/zaměstnanec)	239 094	<b>230 710</b>	224 363	230 969	1,03

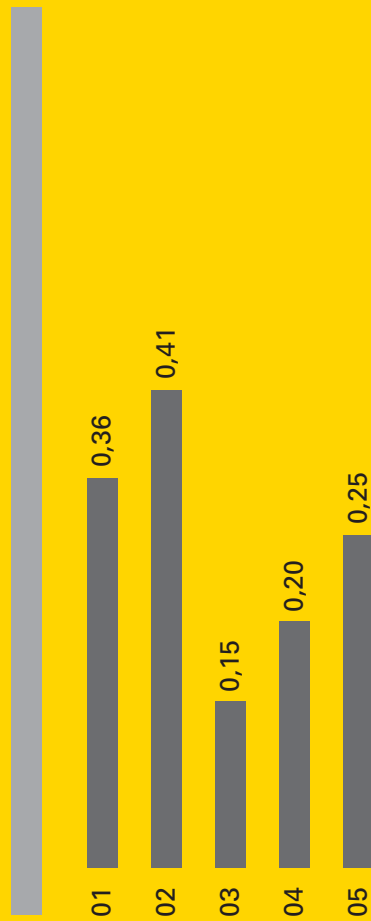
### Náklady / 1 Kč výnosy



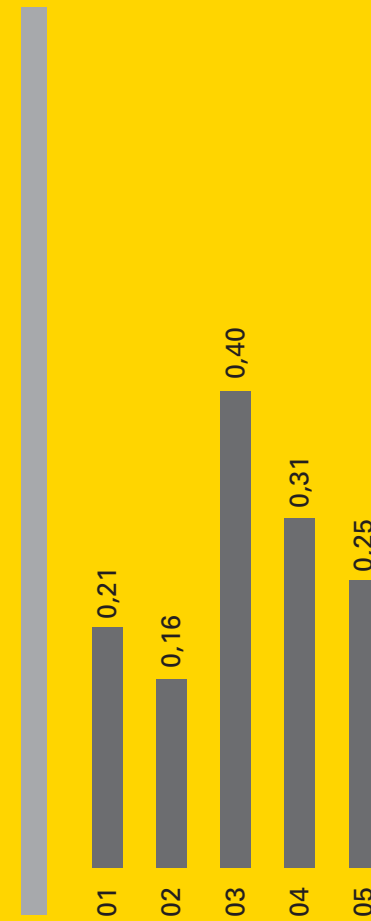
### Obrat aktiv



### Zadluženost



### Likvidita





## Obsah

- 002** Poslaní, vize a cíle společnosti
- 003** Profil společnosti ČD, a.s., a Skupiny České dráhy
- 006** Významné události roku 2005
- 008** Úvodní slovo předsedy představenstva
- 012** Statutární orgány a vedení společnosti
- 016** Organizační struktura
- 020** Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku za ČD, a.s., a za Skupinu České dráhy
- 052** Finanční situace
- 055** Očekávaný vývoj, cíle a záměry
- 056** Základní kapitál, cenné papíry, akcionáři
- 057** Zpráva dozorčí rady ČD, a.s.
- 059** Výrok auditora
- 061** Konsolidovaná účetní závěrka
- 097** Samostatná účetní závěrka ČD, a.s.
- 131** Důležité skutečnosti po účetní závěrce společnosti
- 132** Prohlášení představenstva společnosti
- 133** Přehled použitých zkratk
- 134** Identifikační a kontaktní údaje





## Poslání, vize a cíle společnosti

Hlavním posláním Skupiny České dráhy (dále jen Skupina ČD) je orientace podnikatelské činnosti na aktivní účast železniční dopravy v ucelených řetězcích služeb mobility, které zajišťují poskytování veřejné přepravy osob a zboží ekologicky šetrným a celospolečensky ekonomicky efektivním způsobem vzájemné integrace provozu jednotlivých druhů veřejné dopravy. Snahy Českých drah, a.s. (dále jen ČD), o přechod na strategický holding jsou vedeny potřebou poskytnout zákazníkovi s náležitou péčí souhrn kvalitních a cenově atraktivních služeb tak, aby byl zbaven starostí souvisejících se zabezpečením železniční přepravy a návazných činností.

Skupina České dráhy poskytuje komplexní služby spojené s železniční dopravou. Na základě objednávky a smluvního vztahu zajišťují ČD provoz a údržbu celostátních i regionálních tratí ve správě SŽDC, s.o. Kromě služeb souvisejících s přepravou osob a zboží a činností souvisejících s provozem dráhy poskytuje Skupina České dráhy zákazníkům ucelené služby i v dalších oblastech, především v železničním výzkumu a zkušebnictví či telematice.

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

ČD jsou největším českým železničním dopravcem s dlouholetou tradicí a smluvním provozovatelem převážně většiny železničních tratí v ČR. Dnem i nocí uspokojují přepravní potřeby svých klientů. Objemem dopravy a přepravy ve spojení s rozsahem udržovaných a provozovaných tratí se ČD řadí mezi deset nejvýznamnějších železničních podniků v Evropě a největších pět v Evropské unii.

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

V železniční osobní dopravě posilují ČD své postavení v rámci formovaných integrovaných dopravních systémů určených k zajištění dopravní obslužnosti území krajů. V oblasti nákladní dopravy vzrůstá objem a výkon perspektivní a ekologicky šetrné kombinované přepravy, stejně jako roste podíl tranzitní přepravy. V mezinárodní železniční veřejné přepravě zboží zauímají ČD čtvrtou nejlepší pozici v rámci členských zemí Evropské unie.

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

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

Posláním Výzkumného Ústavu Železničního, a.s. (VUZ), je poskytování speciálních služeb v odvětví železniční techniky, zejména v oblasti zkušebnictví. Aktuálním úkolem VUZ je rozšiřování spektra nabízených služeb v oblasti certifikací a posuzování shody v oblasti výrobků a systémů jakosti a rozvinutí služeb i v segmentu posuzování shody prvků a subsystémů v oboru interoperabilního železničního systému. VUZ činí důležité kroky k tomu, aby se stal respektovanou notifikovanou osobou v prostoru střední Evropy, která bude autorizována pro všechny strukturální subsystémy.

Společnost ČD - Telematika a.s. (ČD-T) je silnou a stabilní společností poskytující širokou škálu služeb z oblasti telekomunikací a informatiky se smluvně garantovanými parametry. K poskytování služeb jí slouží druhá největší telekomunikační infrastruktura v ČR, centrální úložiště dat, serverové farmy, vývojová, servisní a další specializovaná pracoviště. Nejvýznamnějším zákazníkem společnosti jsou České dráhy, a.s. Mezi další významné zákazníky patří celá řada telekomunikačních operátorů včetně provozovatele akademické sítě CESNET a další významné společnosti s decentralizovanou správou.







## Organizační

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

Usnesením vlády České republiky č. 145 ze dne 2. února 2005 bylo rozhodnuto o privatizaci 38,79 % akcií společnosti Jídelní a lůžkové vozy, a.s., se sídlem v Praze. Privatizace akcií v držení Fondu národního majetku České republiky proběhla metodou přímého prodeje předem určenému nabyvateli, a to společnosti České dráhy, a.s. Kupní cena všech prodávaných akcií činila 20 mil. Kč.

Představenstvo ČD rozhodlo dne 22. března o ukončení provozu Generálního zastoupení ČD ve Stockholmu k 30. červnu. Představenstvo ČD schválilo dne 22. března založení dceřiné firmy ČD travel, s.r.o. Společnost vznikla k 1. srpnu.

Realizací vkladu o.z. Telematika k 1. dubnu získaly ČD majoritní vlastnický podíl ve společnosti ČD - Telekomunikace a.s. Tímto krokem byl završen proces transformace telematických služeb v rámci Českých drah, který postupně probíhal v souladu se schválenými strategickými záměry společnosti. Na mimořádném zasedání dne 15. dubna rozhodla valná hromada společnosti ČD - Telekomunikace a.s. o přejmenování společnosti na ČD - Telematika a.s. (ČD-T) od 11. května.

Představenstvo ČD dne 12. dubna rozhodlo o ukončení činnosti organizační jednotky Správa rekreačního a domovního majetku (SRDM) ke dni 30. září.

Dnem 1. července, k němuž byla zapsána do obchodního rejstříku vedeného Městským soudem v Praze, vznikla společnost Výzkumný Ústav Železniční, a.s. Společnost byla založena jediným zakladatelem České dráhy, a.s., zakladatelskou listinou ze dne 20. 4. 2005 jako akciová společnost bez veřejné nabídky akcií.

ČD a firma Sekyra Group založily dne 9. května společnost Smíchov Station Development, a.s. Předmětem podnikání je rozvoj smíchovského nádraží v Praze. Podíl ČD na základním kapitálu činí 51 procent. Společnost vznikla dne 1. června.

Na zasedání dne 19. července představenstvo ČD schválilo založení společnosti Dopravní vzdělávací institut, a.s. (DVI, a.s.). Společnost vznikla dne 21. září.

Etapově – k 1. červenci a k 1. listopadu – došlo k převodu agendy činností zajišťovaných vlastníkem dráhy přechodně vykonávaných ČD za úplaty k SŽDC, s.o., a to včetně příslušných zaměstnanců.

Na svém jednání dne 22. listopadu rozhodlo představenstvo ČD o ukončení činnosti odštěpného závodu Cestovní kancelář ČD se sídlem v Praze ke dni 31. prosince.

Na základě schváleného Projektu založení dceřiné společnosti ČD - Traťové strojní společnosti, a.s., byl formou výběrového řízení uskutečněn výběr strategického partnera. Dne 30. 11. 2005 České dráhy, a.s., jako jediný akcionář společnosti TSS, a.s., při výkonu působnosti valné hromady této společnosti rozhodly o zvýšení základního kapitálu TSS, a.s., o 365 000 000 Kč upisováním nových akcií s tím, že tyto akcie budou nabídnuty předem určenému zájemci, vítězi výběrového řízení – ŽS Brno, a.s. Zápis tohoto rozhodnutí byl do obchodního rejstříku proveden dne 7. 12. 2005 a smlouva o upisování akcií mezi TSS, a.s., a ŽS Brno, a.s., byla uzavřena dne 14. 12. 2005.

Rozhodnutím generálního ředitele ČD ze dne 23. prosince byl vymezen konsolidační celek Skupiny ČD pro období roku 2005, který tvoří ČD, a.s. (mateřská společnost), ČD-T a.s. (dceřiná společnost), TSS, a.s. (dceřiná společnost), a VUZ, a.s. (dceřiná společnost).

### Podnikatelské

K 3. lednu 2005 vstoupil v platnost zákon č. 1/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení daní, ve znění dalších předpisů a některé další zákony. Úprava vyvolala zásadní změny v systému financování veřejné osobní dopravy realizované jako závazek veřejné služby při zajišťování dopravní obslužnosti krajů, neboť významná část finančních prostředků již není oproti předchozí úpravě účelově vázána na železniční dopravu.

Odštěpný závod Telematika se stal partnerem Národního programu počítačové gramotnosti pro rok 2005. Program je realizován pod záštitou Ministerstva informatiky ČR a Telematika, o.z., se ho účastní spolu s dalšími 6 vybranými společnostmi. Cílem programu je naučit širokou veřejnost základům práce s počítačem a internetem.

Dne 21. března obdržela organizační jednotka Technická ústředna dopravní cesty (TÚDC) certifikát systému managementu jakosti dle normy ISO 9001:2000. Udělení certifikátu s platností do 23. 2. 2008 je završením téměř roční práce na budování a zavádění systému managementu jakosti v oblasti činnosti Diagnostika a technický servis v oboru železniční dopravy. Organizační jednotka TÚDC nese od 1. dubna název TÚČD.

Komora Public Relations, která sdružuje firmy i jednotlivce působící v této oblasti, vyhlásila první ročník ankety Tiskový mluvčí roku. V kategorii Tiskový mluvčí soukromé sféry byl na druhém místě oceněn tiskový mluvčí ČD Mgr. Petr Štáhlavský.

České dráhy, a.s., a Leica Gallery Prague, o.p.s., uspořádaly v období května až července pod záštitou ministra dopravy Ing. Milana Šimonovského ojedinělou výstavu světově proslulého fotografa Sebastiaa Salgada. Salgado ve svých snímcích zachytil mizející svět manuální práce. Výstava instalovaná v několika upravených železničních vagonech postupně navštívila 11 nádraží ve městech ČR.

Dne 22. června podepsaly ČD smlouvu s ING Lease o pořízení 12 lůžkových vozů s termínem dodání v listopadu 2006.

Dne 22. července schválila vláda České republiky Dopravní politiku pro léta 2005 – 2013 jako výchozí strategický dokument resortu dopravy.

Ke dni 22. 7. 2005 bylo Českým institutem pro akreditaci Výzkumnému Ústavu Železničnímu, a.s., vydáno Osvědčení o akreditaci č. 315/2005 pro zkušební laboratoř č. 1462 a Osvědčení o akreditaci č. 314/2005 pro certifikační orgán č. 3149 k certifikaci výrobků.

Dne 31. října 2005 byly podepsány základní dokumenty mezi strategickými partnery na železnici, kterými jsou státní organizace Správa železniční dopravní cesty a akciová společnost České dráhy. Jedná se o tříletou „Smlouvu o způsobu zajištění provozování železniční dopravní cesty, její provozuschopnosti a modernizace a rozvoje ve veřejném zájmu“ na léta 2006 – 2008, „Dodatek č. 1 ke Smlouvě“ o úkolech tříleté smlouvy pro rok 2006 a o „Smlouvu o přístupu na železniční dopravní cestu celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu“.

Dne 2. listopadu došlo ke slavnostnímu podepsání Memoranda o spolupráci při společném provozování vlaků SC Pendolino mezi ČD a ČSA. Vlaky SC Pendolino na trase Praha – Ostrava a zpět jsou provozovány jako společné spoje ČD a ČSA pod kódovým označením SC/OK. Převážují i cestující s letenkami ČSA mezi Prahou, Pardubicemi, Olomoucí a Ostravou s průměrnou cestovní rychlostí více než 100 km/h.

Od 11. prosince nabízejí ČD cestujícím novinku v podobě vlaku kategorie EuroCity „Jóže Plečnik“ Praha – Lublaň s přípojem v Linci na vlak EC Transalpin Vídeň – Curych – Basilej a v Lublani na rychlík Zidani Most – Záhřeb. Novinkou je i přímé noční spojení Prahy a Českých Budějovic lehátkovým vozem do italských Benátek. Přímé noční lehátkové spojení do Curychu je nově doplněno o komfortní lůžkový vagon. Více spojů zajíždí také do Německa. Je zaveden nový rychlík Praha – Norimberk přes Plzeň a Domažlice, z Děčína do Bad Schandau nově denně jezdí 4 páry osobních vlaků a novinkou je i celotýdenní provoz rychlých osobních vlaků na trase Liberec – Drážďany.

I v roce 2005 se ČD podařilo obhájit exkluzivní postavení mezi deseti největšími evropskými železničními podniky ve veřejné přepravě osob a v přepravě zboží. Ještě výraznějšího postavení ČD opakovaně dosahují v rámci Evropské unie, kde se objemem přepravy zboží řadíme dokonce mezi pět nejvýznamnějších dopravců.



Dámy a pánové, vážení obchodní partneři,

rok 2005 se bez nadsázky dá označit rokem změn a nastartování výrazné dynamiky působení Českých drah coby sebevědomé společnosti, která dokáže uspět na konkurenčním trhu. Přesvědčili jsme se, že svým zákazníkům dokážeme nabídnout tu nejvyšší přidanou hodnotu.

Prošli jsme řadou zásadních zvratů, změnili jsme způsob řízení našich klíčových aktivit a namísto provozu jsme postavili do čela veškerého snažení ten nejdůležitější cíl – našeho zákazníka.

Často komplikovaný proces plný zcela nových přístupů se záhy ukázal jako jediný správný směr dalšího rozvoje Českých drah. Jeho pozitivní výsledky vidíme v každé z oblastí aktivit Českých drah. Společnost nejenže nikdy předtím nezažívala tak silnou dynamiku změn, ale současně začala sebevědomě a efektivněji využívat svůj obrovský potenciál – lidský i technický. Díky tomu dnes České dráhy dále upevňují svou pozici na konkurenčním trhu, mají úspěch u zákazníků a zaznamenávají růst ve všech klíčových ukazatelích. Díky tomu se dá dnes bez nadsázky říci, že České dráhy jsou úspěšnou společností, která posiluje svůj respekt na domácím i mezinárodním přepravním trhu a patří mezi nejvýznamnější hráče v železniční dopravě v rámci Evropské unie.

V květnu roku 2005 se svých funkcí ujal nový management Českých drah, který dostal za úkol jediné: nastartovat ve společnosti takovou dynamiku změn, která zajistí její dlouhodobou ekonomickou úspěšnost. Proto České dráhy ihned po příchodu nového vedení začaly uplatňovat novou strategii, která se promítla především do následujících oblastí:

- Oddělili jsme řízení základních činností společnosti – osobní a nákladní dopravy. To se postupně promítlo do pozitivních ekonomických a výkonových ukazatelů a do lepší orientace na zákazníka.
- Začali jsme pracovat na dalším posilování pozice Českých drah v konkurenčním přepravním prostředí – soustředili jsme se na zvyšování tržeb od zákazníků, schopnost vítězit ve výběrových řízeních a budování pozice ČD coby přirozeného partnera pro železniční dopravu.
- Soustředili jsme se na další ozdravování hospodaření Českých drah oddělením aktivit se samostatným podnikatelským potenciálem do dceřiných společností. Zvýšila se motivace k získávání externích zákazníků a řada našich činností se tak dostala do ziskového hospodaření. Jako příklady se dají jistě uvést například aktivity společností TSS, ČD Telematika, VUZ, Railreklam a dalších.
- Pokračovali jsme ve zlepšování hospodářského výsledku, zvyšování úrovně profinancování veřejné dopravy poskytované na objednávku krajů a ministerstva dopravy, snižování nákladů – růst efektivity hospodaření. Dařilo se nám také zvyšovat produktivitu práce zaměstnanců – za poslední tři roky až o 20 % na zaměstnance.

Změny se však nepromítly pouze do hospodaření a řízení společnosti. Ruku v ruce s tím jsme se od počátku zaměřili na rozvoj služeb jednoznačně orientovaných na zákazníka.

- Nabídli jsme zcela nové přepravní produkty pro cestující, díky kterým společnost získala řadu nových zákazníků. Sem jistě patří služba SC Pendolino coby úspěšný páteřní produkt na trase Ostrava – Praha, přinášející zcela novou kvalitu cestování s ČD. Díky této službě jsme oslovili úplně nové zákazníky, kteří by dříve o využití železniční dopravy ani neuvažovali.
- Podařilo se nám navázat úzkou a partnerskou spolupráci s krajskými úřady coby našimi zákazníky v oblasti objednávání regionální železniční dopravy. Díky tomu se nejen výrazně zjednodušil proces uzavírání vzájemných obchodních smluv, ale současně také České dráhy dokázaly za jednotlivými kraji přijít s takovými nabídkami, že jsme si dokázali udržet a dále posílit pozici přirozeného partnera pro zajišťování regionální osobní dopravy. Na to navazuje i doposud 100% úspěšnost Českých drah ve výběrových řízeních na zajištění dopravní obslužnosti vyhlášených některými kraji v letošním roce.
- Od nekoncepčního přístupu v oblasti nabídky zákaznických služeb jsme postupně přešli ke komplexním produktům s vysokou přidanou hodnotou pro zákazníka. To se týká jak osobní, tak i nákladní dopravy. České dráhy v podmínkách zcela otevřeného liberalizovaného trhu a při stále nevýhodném postavení vůči silniční dopravě postupně zcela zvrátily trend z minulých let ve vývoji nákladní dopravy. Naopak zaznamenávají vysoký růst výkonů a aktivity pod značkou ČD Cargo představují výrazně úspěšnou část z portfolia činností Českých drah.

Samostatnou úspěšnou kapitolou působení Českých drah v roce 2005 jsou aktivity v oblasti modernizace vozového parku a infrastruktury.

- České dráhy se soustředily na pokračování masivní modernizace nádražní infrastruktury. V průběhu deseti let chceme, aby ve všech středních a větších městech v rámci České republiky fungovala moderní nádraží ČD, splňující požadavky na moderní cestování ve 21. století. K několika desítkám modernizovaných nádraží jsme přidali další – například ve Znojmě, v Chocni a v dalších městech. Aktivovali jsme také další zdroje pro financování modernizace nádražní infrastruktury – výrazně jsme zde posílili spolupráci s privátním kapitálem metodou PPP. Navíc jsme naše veškeré aktivity v oblasti modernizace nádražní infrastruktury začlenili pod strategii s názvem ŽIVÁ NÁDRAŽÍ, která jednoznačně hovoří o našem cíli – udělat z nádraží Českých drah živoucí bod městských center.
- Vedle nádraží se druhou výraznou oblastí našich modernizačních aktivit stal vozový park Českých drah. Do pravidelného provozu se podařilo nasadit a uvést rychlovlaky Pendolino. Po vyřešení dětských nemocí se dnes tyto jednotky těší vysoké spolehlivosti a představují technologicky nejmodernější vozidla Českých drah. Díky nim se České dráhy staly jedinou zemí v rámci nových členů EU s masivním provozem rychlovlaků v rámci své sítě. Stranou ovšem nemůže zůstat i běžná rychlíková a regionální doprava. Zde pokračovaly dodávky příměstských jednotek 471, nově označovaných jako CityElefant, představili jsme motorové jednotky Regionova a pokračovali v modernizaci rychlíkových vozů řady 854. Současně jsme nová vozidla opět dokázali využít pro další posilování vztahů s našimi zákazníky – rychlovlaky Pendolino se staly základem pro zákaznický úspěšný produkt SC Pendolino; motorové jednotky Regionova pak pro koncepci Regionovou vaším krajem. Tento koncept se stal základem pro náš úspěch ve výběrových řízeních na zajišťování regionální dopravní obslužnosti a demonstroval efektivní spolupráci dopravce na jedné straně a kraje na straně druhé při propagaci ekologicky šetrné a ekonomicky výhodné železniční dopravy.

A konečně nemůžeme opomenout některé méně rozsáhlé, nicméně o to důležitější aktivity s výrazným dopadem na posilování image Českých drah. Zahájili jsme spolupráci s Českými aeroliniemi, členem vedoucí mezinárodní aliance leteckých společností Skyteam, a začali jsme provozovat společné lety ve „výši nula“ SC Pendolino. Taková spolupráce by ještě před nedávnem byla zcela nemyslitelná a hovoří jednoznačně o tom, že ČD jsou dnes schopny nabídnout služby, které uspokojí i nejnáročnější zákazníky letecké dopravy. Jako další aktivity, které výrazně vylepšily image Českých drah v očích zákazníků, lze jistě uvést zahájení internetového prodeje cestovních dokladů – nejprve pro spoje SC Pendolino, dnes již také na vlaky kategorie InterCity.

Veškeré změny, o kterých jsem se zmínil v souvislosti s rokem 2005, by měly jen omezené opodstatnění, pokud by se České dráhy při bilancování výsledků nemohly opřít také o konkrétní pozitivní trendy ve svém hospodaření.

Ztráta v loňském roce byla 590 milionů Kč, což je o 31 milionů lepší výsledek než za rok 2004, a o více než 100 milionů nižší ztráta, než původně předpokládal plán. Je to současně nejlepší ekonomický výsledek za existenci samostatných Českých drah jako akciové společnosti i za dobu předchozí státní organizace. Jeho hodnotu hodláme v letošním roce ještě dále zlepšit a dosavadní výsledky o tom jednoznačně hovoří. Dobrou zprávou pro naše obchodní partnery je skutečnost, že naše ztráta navíc byla pouze účetní. V oblasti cash flow jsme v uplynulém roce hospodařili vyrovnaně a všechny své závazky jsme mohli bez komplikací hradit.

České dráhy si současně udržely velmi silnou pozici v osobní i nákladní dopravě, charakteristickou růstem tržeb v osobní dopravě a úspěšným podnikáním v nákladní dopravě. V osobní dopravě bylo naším záměrem přepravit minimálně stejný počet cestujících jako v roce 2004, což se podařilo splnit přepravením 179 milionů cestujících. Nákladní doprava je charakteristická nerovnými konkurenčními podmínkami mezi silniční a železniční dopravou. Na rozdíl od Českých drah zaznamenali v této oblasti ostatní železniční dopravci oproti roku 2004 pokles aktivit o 14,2 %. Podíl Českých drah na celkovém objemu realizovaných aktivit v oblasti nákladní dopravy se tak oproti roku 2004 zvýšil a v letošním roce již zaznamenáváme trend výrazného růstu tržeb i objemu přepraveného nákladu.

## 011 Úvodní slovo předsedy představenstva

Dobré výsledky v osobní a v nákladní dopravě nás opět vracejí k úvodnímu správnému kroku, který jsme se v roce 2005 odvážili udělat – rozdělit organizačně tyto činnosti tak, aby si každá našla svůj model úspěšného obchodního podnikání. Naším záměrem je dále rozvíjet tyto kroky a ve spolupráci s našimi akcionáři ještě více posilovat oboustrannou podnikatelskou autonomii těchto našich dvou klíčových činností. Koneckonců je to i v souladu s doporučeními Evropské unie. Bylo by proto krátkozraké, kdyby v dlouhodobějších strategických plánech dalšího rozvoje Českých drah chyběla alternativa vyčlenění nákladní a osobní dopravy pod samostatné dceřiné společnosti.

Dámy a pánové, vážení obchodní partneři, stručně jsem Vás provedl rokem změn u Českých drah. Dovolte mi poděkovat také za Vaši přízeň nejen směrem k naší společnosti, ale i k železniční dopravě obecně. Jako předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Vás mohu ujistit, že i nadále budeme minimálně se stejným nasazením jako doposud pracovat na dalším posilování pozice Českých drah jako národního železničního dopravce, na kterého může být každý občan České republiky právem hrdý. Těším se a věřím, že se s Vámi budeme i v nadcházejícím období setkávat na nádražích a ve vlacích Českých drah jako s našimi příznivci a spokojenými zákazníky.



**Ing. Josef Bazala**  
předseda představenstva a generální ředitel ČD, a.s.



1 2 3  
4 5



## Představenstvo

### 1 Ing. Josef Bazala

Předseda představenstva (od 10. 5. 2005) a generální ředitel (od 11. 5. 2005), věk: 49 let

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

### 2 Ing. Ivan Foltýn, MBA

Člen představenstva (od 25. 7. 2003) a náměstek generálního ředitele pro ekonomiku (od 1. 7. 2003), věk: 61 let

Absolvent Fakulty strojní a elektrotechnické Vysoké školy dopravní v Žilině, obor sdělovací a zabezpečovací technika v dopravě, a postgraduálního studia v oboru železniční slaboproudé systémy. V roce 1969 absolvoval postgraduální studium v oboru přenos dat na Fakultě elektrotechnické ČVUT v Praze. V letech 1972 až 1989 pracoval v závodě AŽD ve funkci náměstka ředitele. Od 1. 1. 1990 působil ve funkci místopředsedy ONV v Olomouci a od listopadu 1990 do července 1991 byl jmenován přednostou OÚ v Olomouci. V letech 1991 a 1992 pracoval ve funkci náměstka ministra dopravy ČSFR a v letech 1993 až 1997 ve funkci náměstka ministra dopravy ČR. V období let 1998 až 2002 působil ve funkci místopředsedy Správní rady ČD, s.o. Od 1. 1. 2003 do 30. 6. 2003 působil ve funkci předsedy Správní rady SŽDC, s.o.

### 3 Ing. Rodan Šenekl

Člen představenstva (od 8. 6. 2005) a náměstek generálního ředitele pro nákladní dopravu (od 1. 6. 2005), věk: 48 let

Absolvent Vysoké školy dopravy a spojů v Žilině, obor provoz a ekonomika železniční dopravy. V roce 1983 nastoupil na tehdejší Československé státní dráhy, kde zastával různé funkce v rámci železničního provozu a funkci vedoucího skupiny výpočetní techniky. Od roku 1992 do roku 2005 působil ve firmách CAS Inc.Kanada (sales manager), ICD spol. s r.o. (obchodní ředitel), Container Train Bohemia, s.r.o., Praha (ředitel a jednatel společnosti), ČSKD Intrans (vedoucí překladitě Praha Žižkov), CID International (obchodní ředitel společnosti) a European Rail Shuttle, s.r.o., Praha (ředitel a jednatel společnosti).

### 4 Ing. Jiří Kolář, Ph.D.

Člen představenstva (od 10. 5. 2005) a náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu (od 1. 6. 2005), věk: 42 let

Absolvent Fakulty provozu a ekonomiky Vysoké školy dopravní v Žilině, obor provoz a ekonomika dopravy. V roce 1983 nastoupil na tehdejší Československé státní dráhy, kde zastával různé funkce v rámci železničního provozu. V letech 1993 – 1999 pracoval jako přednosta žst. Kladno. V roce 1999 získal doktorát na Universitě Pardubice. Od roku 1999 do roku 2004 byl ředitelem OPŘ Ústí nad Labem.

### 5 Ing. Petr David, Ph.D.

Člen představenstva (od 1. 3. 2005) a náměstek generálního ředitele pro dopravní cestu (od 8. 3. 2005), věk: 47 let

Absolvent Fakulty stavební ČVUT v Praze, obor ekonomika a řízení ve stavebnictví. V roce 1998 ukončil European Business School ve Schloss Reichartshausenu. V roce 2002 absolvoval postgraduální studium na Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice, obor Technologie a management v dopravě a telekomunikacích. V roce 1990 nastoupil na tehdejší Československé státní dráhy, kde zastával různé funkce. Po vzniku ČD, s.o., v roce 1993 zastával řídicí funkce.

## Změny ve složení představenstva

Dnem 9. 5. 2005 skončil Ing. Petr Kousal ve funkcích předsedy představenstva a generálního ředitele. Ing. Petr Kousal zůstává členem představenstva. Dnem 6. 5. 2005 skončil Ing. Jiří Kloutvor, CSc., ve funkci člena představenstva a dnem 9. 5. 2005 ve funkci náměstka generálního ředitele pro obchod a provoz. Dne 9. 5. 2005 dozorčí rada odvolala Ing. Josefa Bazalu z funkce člena představenstva ke dni 9. 5. 2005. Dne 10. 5. 2005 představenstvo jmenovalo Ing. Jiřího Koláře, Ph.D., do funkce náměstka generálního ředitele pro obchod a provoz ke dni 11. 5. 2005 a dnem 10. 5. 2005 odvolalo Ing. Josefa Bazalu z funkce prvního náměstka generálního ředitele. Dne 25. 5. 2005 odvolalo představenstvo Ing. Jiřího Koláře, Ph.D., z funkce náměstka generálního ředitele pro obchod a provoz ke dni 31. 5. 2005. Ke dni 3. 6. 2005 ukončil Ing. Petr Kousal členství v představenstvu.

## Dozorčí rada

### **Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D.**

Předseda dozorčí rady, věk: 46 let

Hlavní zaměstnanecký poměr a funkce: Ministerstvo dopravy ČR, náměstek ministra. Účast v jiných orgánech společností: řídicí výbor ČD, a.s.; Výbor Státního fondu dopravní infrastruktury. Absolvent Fakulty stavební VUT Brno v roce 1983. V letech 1983 až 1991 pracoval u Československých státních drah, Traťová distance Brno-jih, jako inženýr železniční dopravy a provozní náměstek. V letech 1991 až 1996 pracoval u firmy SEŽEV-REKO, s.r.o., jako jednatel společnosti. Od roku 1996 pracoval u KPM CONSULT, a.s., ve funkci generálního ředitele a předsedy představenstva do 1. 11. 2002, kdy nastoupil do funkce náměstka ministra dopravy.

### **Ing. František Formánek**

Člen dozorčí rady, věk: 66 let

Společník AŽD Praha s.r.o.

### **Ing. Tomáš Chalánek**

Člen dozorčí rady, věk: 49 let

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

### **Ing. Karel Korytář**

Člen dozorčí rady, věk: 56 let

Absolvent Fakulty elektrotechnické VUT v Brně v roce 1974, obor elektrické sítě a energetika. V roce 1981 absolvoval postgraduální studium na Fakultě řízení VŠE Praha. V letech 1997 až 2002 vykonával mandát senátora Parlamentu ČR. V letech 2003 a 2004 vykonával funkci člena dozorčí rady Severomoravské energetiky, a.s., a v letech 2004 a 2005 působil jako místopředseda dozorčí rady Středočeské energetické a.s.

### **Miroslav Kapoun**

Člen dozorčí rady, věk: 60 let

Poslanec Parlamentu ČR a předseda Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR.

# 015 Statutární orgány a vedení společnosti

## **Ing. František Vašík**

Člen dozorčí rady, věk: 59 let

Absolvent Fakulty provozu a ekonomiky VŠ dopravní v Žilině, obor provoz a ekonomika silniční a městské dopravy. Zastává funkci předsedy představenstva a ředitele společnosti Dopravního podniku Ostrava a.s.

## **Ing. Jaromír Dušek**

Člen dozorčí rady, věk: 53 let

Absolvent Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice, obor marketing a management v dopravě. Předseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ). Jako fyzická osoba je držitelem licence na výrobu elektřiny.

## **Jiří Kratochvíl**

Člen dozorčí rady, věk: 58 let

Místopředseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ).

## **Kurt Mužík**

Člen dozorčí rady, věk: 61 let

1. místopředseda Odborového sdružení železničářů. Člen Správní rady nadace Okřídlené kolo.

Státní správa

**Řídící výbor**

Orgány Českých drah, a.s.

**Valná hromada****Dozorčí rada****Představenstvo****Generální ředitel ČD**

(KGŘ) Kancelář GŘ  
(O5) Odbor mezinárodní  
(O10) Odbor personální  
(O17) Odbor interního auditu a kontroly  
(O25) Odbor právní  
(O26) Odbor strategie a informatiky  
(O27) Odbor komunikace  
(O30) Odbor krizového řízení a bezpečnosti  
(O31) Odbor majetkového podnikání  
Zástupce ČD při EU v Bruselu

**Dceřiné společnosti**

RailReal a.s. (se sídlem v Praze)  
RAILREKLAM, spol. s r.o. (se sídlem v Praze)  
ČD Generalvertretung GmbH Frankfurt nad Mohanem  
ČD Reality a.s. (se sídlem v Praze)  
Traťová strojní společnost, a.s. (se sídlem v Pardubicích)  
ČD - Telematika a.s. (se sídlem v Praze)  
Smíchov Station Development, a.s. (se sídlem v Praze)  
Výzkumný Ústav Železniční, a.s. (se sídlem v Praze)  
ČD travel, s.r.o. (se sídlem v Praze)  
Dopravní vzdělávací institut, a.s. (se sídlem v Praze)

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

**Náměstek generálního ředitele ČD pro ekonomiku**

(KEN) Kancelář EN  
 (O1) Odbor finanční (OPT) Odúčtovna přepravních tržeb  
 (O2) Odbor řízení ekonomiky (ÚZV) Ústřední zúčtovna vozů  
 (O4) Odbor správní  
 (O8) Odbor zásobování a odbytu (ZC) Zásobovací centra (3)

**Náměstek generálního ředitele ČD pro nákladní dopravu**

(KNND) Kancelář NND  
 (O11) Odbor řízení provozu a organizování drážní dopavy (UŽST) Uzlové železniční stanice (56)  
 (ŽELSPED) Spedice ČD Řízení provozu a organizování drážní dopavy  
 (O18) Inspektorát bezpečnosti železniční dopavy Nákladní doprava a přeprava  
 (O21) Odbor nákladní dopavy a přepravy Osobní doprava a přeprava  
 (GZ ČD) Generální zastoupení ČD v zahraničí (4) Průřezové činnosti

**Náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu**

(KNOD) Kancelář NOD  
 (O12) Odbor kolejových vozidel (DKV) Depa kolejových vozidel (8)  
 (DPOV) Dílny pro opravy vozidel (2)  
 (O16) Odbor osobní dopavy a přepravy (CK) Cestovní kancelář ČD, o. z.

**Náměstek generálního ředitele ČD pro dopravní cestu**

(KNDC) Kancelář NDC  
 (O13) Odbor stavební a provozu infrastruktury (ŽZ) Železniční zdravotnictví, o.z.  
 (TÚČD) Technická ústředna Českých drah  
 (O14) Odbor automatizace a elektroniky (SŽE) Správa železniční energetiky  
 (O28) Odbor ochrany životního prostředí (SDC) Správy dopravní cesty (13)  
 (HZS) Hasičská záchranná služba  
 (SŽG) Střediska železniční geodézie (2)





### Provozování nákladní dopravy

Rok 2005 nebyl pro nákladní dopravu a přepravu ČD snadný. Navzdory maximalizaci obchodních aktivit ČD Cargo přepravilo v roce 2005 celkem 76,302 mil. tun zboží, což je o 4,9 % méně než v roce předcházejícím.

Rok 2005 byl prvním uceleným rokem po vstupu České republiky (ČR) do Evropské unie (EU), rok očekávaný s nadějami postupného ožívání domácí ekonomiky a končící stagnace ekonomik našich nejbližších západních sousedů. Proklamované výhody vstupu ČR do EU byly lákavé, např. volný přístup na dopravní cestu zemí EU, zlepšené propojení železničních sítí zemí EU, rozšíření přepravního trhu, navýšení investic do české železniční infrastruktury atd. Většina výše uvedených kladů se však pravděpodobně projeví až ve vzdálenějším časovém horizontu. Dopad negativní a pro železniční dopravu zásadní měl zánik celních povinností na vnitřních hranicích jednotného trhu. Ze silničních hraničních přechodů zcela zmizely několikahodinové, příp. několikadenní fronty kamionů. Pro silniční dopravce tak přestala mít smysl i přeprava těchto kamionů po železnici (Ro-La), což se také promítlo do poklesu dovozu a vývozu po železnici. Ve výše uvedené problematice však ČD společně s Ministerstvem dopravy ČR jedná o možném znovuzavedení přepravy Ro-La na nových dopravních ramenech. Se vstupem do EU lze spojovat i další úspěchy ČD, např. uzavírané dohody pro jízdy konkrétních vlakových spojů na technickou, RID (mezinárodní úmluva o přepravě nebezpečných věcí) a komerční důvěru. Ty umožňují zkrátit, případně úplně odbourat pobyty vlaků v pohraničních stanicích.

Železniční nákladní dopravu provozují ČD pod obchodní značkou ČD Cargo na síti více než 9,5 tis. kilometrů železničních tratí České republiky. Zákazníkům jsou poskytovány služby nákladní dopravy v 1098 stanicích a nákladištích s výpravním oprávněním (včetně 31 stanic na tratích privatizovaných). V průměru tak jedna stanice otevřená pro příjem a výdej vozových zásilek obsluhuje akční rádius cca 69 kilometrů čtverečních území státu a připadá na cca 8,5 kilometru délky železničních tratí. Po železniční síti ČD denně dopravuje cca 25 tis. vagonů naložených nejrůznějším zbožím. Je zřejmé, že pokud by nákladní doprava ČD nebyla dlouhodobě zatěžována povinností spolupodílet se na pokrytí ztráty z provozování osobní dopravy a provozování dráhy a ze svých zdrojů včas inovovala a modernizovala svoji vlastní nabídku přepravních služeb včetně nových moderních vozových řad místo výše uvedeného spolufinancování sociálně únosné přepravy osob v rámci společenské odpovědnosti firmy, mohla být její pozice na dopravním trhu v ČR i v Evropě ještě významnější.

Pro zákazníky, kteří mají potřebu řešit své logistické potřeby s odborníky, má ČD Cargo k dispozici obchodní manažery, poradenskou službu, Spedici Českých drah a generální zastoupení ČD v zahraničí. Kvalitu dopravy ČD Cargo průběžně řídí a kontroluje nově budovaným logistickým dispečerským aparátem. Postupně je rozšiřováno ústřední dirigování vozů k nakládkе pomocí výpočetní techniky (ÚDIV) z centrálního pracoviště v České Třebové.

V roce 2005 byly obchodní aktivity v nákladní dopravě ČD Cargo orientovány zejména na:

- překlenutí problémů spojených s pomalou inovací nabízené struktury vozového parku nájmem moderních řad vozů od jiných majitelů pro vybrané zákazníky a zvýšeným tlakem na pružné přizpůsobování se opravárenství v mantinelech daných dostupnými financemi,
- maximální uspokojení zákazníků disponujících zbožím hromadné povahy, zejména pevnými palivy, pro jejichž přepravu máme relativně stále dostatečný vozový park,
- maximální pokrytí poptávky po mezinárodní dopravě vozových zásilek i vozovými výpomocemi moderními vozy cizích železnic,
- využití růstového potenciálu poptávky po nedoprovázené kombinované přepravě zejména velkých kontejnerů,
- technologické a vlakové úpravy provozu nákladní dopravy ve prospěch zákazníků a jako racionalizační akce,
- nabídku v oblasti systémových vlaků i mimo oblast kombinované přepravy ve spolupráci se silnými zákazníky, kteří působí v oblasti spedice,
- využití nadbytečných dočasně nepoužívaných nákladních vozů ČD pronájmem do zahraničí,
- řešení negativních důsledků špatné platební morálky části zákazníků splátkovými kalendáři pohledávek, mimosoudním vymáháním tržeb za uskutečněné přepravy a na přijímání preventivních opatření,
- propagaci nabídek nákladní přepravy v zákaznických centrech, ve firemním časopise ČD Cargo, na odborných dopravních veletrzích v Praze, Bratislavě, Mnichově, Brně, Gdaňsku, Dortmundu a v rámci vlastní „Konference ČD Cargo II.“ ve Špindlerově Mlýně.



Pozitivem nákladní přepravy ČD Cargo je skutečnost, že se daří naplňovat tři základní trendy:

- vysoký podíl mezinárodní přepravy na celkové přepravě zboží, kdy dovoz, vývoz a průvoz tvoří celkem téměř 60 % objemu nákladní přepravy,
- postupný přesun přepravy od hromadných substrátů k hotovým výrobkům (a to i přes nedostatek finančních prostředků na moderní řady vozů),
- růst progresivních druhů přepravy – nedoprovázené kombinované přepravy (zejména mezinárodní přepravy velkých kontejnerů).

V segmentu vnitrostátní přepravy se podařilo navýšit objemy v přepravách obilovin a potravin o 51,1 %, tj. o 205 tis. tun, dále hnědého uhlí o 320 tis. tun, nerostných surovin o 132 tis. tun, dále dřeva a výrobků ze dřeva, černého uhlí, velkých kontejnerů a chemických výrobků. V souhrnu se meziročně jedná o nárůst cca 920 tis. tun. Poklesem skončily přepravy železa, oceli a výrobků ze železa o zhruba 15,6 %, tj. o 860 tis. tun. Další poklesy nastaly ve stavebninách, kapalných palivech, koksu a ostatním zboží. Poklesy tak převýšily přírůstky o cca 500 tis. tun. Značný dopad na objem přepravy měl pokles výroby v hutnickém průmyslu. Tento pokles se projevil nejen v oblasti odvozu hotových výrobků, ale samozřejmě i při náoze železné rudy, kovového odpadu, koksu a dolomitických vápenců. Naopak pozitivní vliv mělo zavedení nové moderní metody přepravy dřevní štěpky do papírenského závodu ve Štětí.

Téměř stejný objem zboží jako v minulém roce ČD Cargo přepravilo ve vývozu, kde vykázalo 20,24 mil. tun s meziročním poklesem pouze o 1,0 %, a ve vnitrostátní přepravě, kde přepravilo 30,67 mil. tun s poklesem jen o 1,6 %. Poklesy přepravy byly zaznamenány v průvozu, kde objem 6,65 mil. tun znamenal pokles o 8,9 %, a v dovozu 18,74 mil. tun s poklesem o 12,1 %. Podíl mezinárodní přepravy na přepravě celkem vzrostl od roku 1993, kdy rozdělením Československých státních drah (ČSD) vznikly ČD, z původních 45,2 % na současných 59,8 %, ale při meziročním poklesu o 1,4 %. V přepravě hromadných substrátů (pevná paliva, nerostné suroviny a rudy, štěrky, písky, kapalná a plynná paliva) dále poklesl jejich podíl na celkové přepravě ze 70,1 % v roce 1994 na 61,3 % v roce 2005. Postupný úbytek hromadných substrátů v přepravě ČD je způsoben jednak silící konkurencí levnějších konkurenčních dopravců přepravujících pouze ucelené vlaky s touto komoditou a jednak především poklesem celkové poptávky po nich (vliv plynofikace apod.), s čímž souvisí i pokles celkové přepravy. Částečný přesun přepravy od hromadných substrátů k hotovým výrobkům je však v souladu s podnikatelskými záměry ČD.

Ve vývozu se podařilo navýšit objemy v přepravách obilovin a potravin o 172,3 %, tj. o 904 tis. tun (mimořádné vývozy intervenčního obilí a přeskladnění v rámci EU), dále chemických výrobků a kapalných paliv o 194 tis. tun, hnědého uhlí o 98 tis. tun a koksu. V souhrnu se jedná o nárůst zhruba 1,1 mil. tun zboží. Poklesem skončily přepravy dřeva, výrobků ze dřeva a papíru o cca 439 tis. tun, železa, oceli a výrobků ze železa zhruba o 407 tis. tun, dále černého uhlí o 332 tis. tun, stavebnin, ostatního zboží a kombinované přepravy. Poklesy převýšily nárůsty o cca 204 tis. tun zboží.

V dovozu a průvozu byl zaznamenán v roce 2005 daleko složitější průběh s mnohem negativnějšími dopady. V těchto segmentech se nepodařilo udržet pozice roku 2004. V dovozu se podařilo zvýšit objemy přepravy pouze u dřeva a výrobků ze dřeva o 100 tis. tun a u chemických výrobků o 88 tis. tun. Výrazným poklesem skončily přepravy železa, oceli a výrobků ze železa (včetně rudy) – úhrnem o cca 1,2 mil. tun, tj. o -11,4%, černého uhlí a koksu o 499 tis. tun, kapalných paliv a umělých hnojiv o 319 tis. tun, dále obilovin a potravin, stavebnin o 408 tis. tun, kombinované přepravy, papíru a ostatního zboží. Vysoké poklesy převýšily přírůstky o téměř 2,6 mil. tun.

Propad přepravy železných rud, železného šrotu, železa, koksu souvisí s přesunem výrobních technologií od tavení rud ke zpracování dovážených surových polotovarů (do ISPAT Nová huť z Polska), případně se snížením či změnou celkové výroby (např. v TŽ Trinec a Vítkovicích).

Značnému konkurenčnímu tlaku byla vystavena přeprava ČD Cargo v průvozu, neboť tranzitní kamionová doprava zaznamenala na tuzemských dálnicích a silnicích 1. třídy po vstupu ČR do EU cca 50% nárůst. Při celkovém objemu přepravy v tranzitu 6,65 mil. tun je pokles o 649 tis. tun v meziročním srovnání výsledkem vysokých konkurenčních tlaků a při jejich řešení ani snížení ceny nevede k udržení pozic v přepravovaných objemech na vyjetých relacích. Nárůst tranzitní přepravy byl zaznamenán u stavebnin o 76 tis. tun, chemických výrobků a kapalných paliv o 57 tis. tun, dále také u koksu a potravin. Výrazný pokles zaznamenala naopak přeprava železa, oceli a výrobků ze železa o 423 tis. tun, černého uhlí o 266 tis. tun, dřeva a výrobků o 198 tis. tun, kombinovaná přeprava o 82 tis. tun. V důsledku poklesu celkové nákladní přepravy i průvozu tak průvoz zvýšil svůj podíl na přepravě z původních 5,3 % v roce 1994 na 8,7 % v roce 2005 (při meziročním poklesu o 0,4 %).

Ve dvanáctileté historii ČD vzrostl podíl objemu kombinované přepravy z 1,5 % na současných 7,1 %. Za zmínku stojí letošní rekordní přeprava zboží ve velkých kontejnerech, která vzrostla z 1,01 mil. tun v roce 1994 na 5,15 mil. tun v roce 2005, tj. nejvíce v celém uvedeném období, tedy s 12,9% meziročním nárůstem.

Mimořádný dopad na podnikání ČD Cargo mají aktivity konkurenčních železničních dopravců, kteří působí zejména v segmentu vnitrostátní přepravy. Jejich zájem se rozšiřuje i na dopravu mezinárodní, o čemž svědčí jejich vstup do nadnárodních aliancí. Po splnění zákonem stanovených podmínek a získání licence mají volný přístup na železniční dopravní cestu a počet podnikatelských subjektů s kvalifikovanými pracovníky, hnacími vozidly a odpovídajícími nákladními vozy stále stoupá. Pokud pak v minimální vlastní režii přepravují pouze přímé ucelené vlaky v popotávané významné relaci, nelze jim v ceně za přepravu konkurovat ani víceletými obchodními smlouvami a zákaznickými tarify.

I přes komplikovanou situaci v roce 2005 si ČD, a.s., dosaženým objemem nákladní přepravy stále udržují významné postavení sedmého nejvýkonnějšího dopravce v Evropě a páté místo v rámci členských zemí EU. Je v našem zájmu uplatnit i v České republice důležité komunitární dokumenty determinující trvale udržitelný rozvoj mobility, a to zejména formou aplikace dopravní politiky státu na bázi dopravní politiky Společenství. Zvláštní pozornost věnujeme adekvátnímu uplatnění výkonné železniční dopravy (ekologické, bezpečné, termínované, kapacitní, vybavené moderními vozy) a mezinárodní technické standardizaci dopravních systémů. Na aplikaci dopravní politiky i na zpoplatnění dálnic uvedením do provozu mýtného systému, i když jen pro automobily nad 12 tun hmotnosti, Ministerstvo dopravy ČR stále ještě pracuje. Pro optimální uplatnění nákladní dopravy ČD na přepravním trhu je přitom tato problematika spolu s návaznými novelami oborových právních předpisů velmi důležitým a očekávaným nástrojem, který by měl napomoci postupnému narovnání podmínek navzájem si zatím tvrdě konkurujících dopravních systémů železnice a silnice. Ty by měly spolu především kooperovat, a vytvořit tak páteřní dopravní systém vnitrozemského státu ležícího na křižovatce uprostřed Evropy.

Pro další vývoj nákladní dopravy a přepravy v příštích letech byla přijata opatření eliminující hlavní rizika, která zásadním způsobem ovlivňují hospodaření ČD, a.s. Jedná se zejména o:

- zaměření pozornosti na přepravy hromadných substrátů s úkolem všechny tyto přepravy vhodnou cenovou politikou udržet pro ČD, a.s. (dlouhodobé smlouvy s garancemi plánovaných objemů a cen);
- nutnost vhodnou cenovou politikou a využitím všech dostupných informací zabránit převzetí objemů ČD, a.s., soukromými dopravci a konkurenčními dopravami; v přepravách do zahraničí spolupracovat se zahraničními soukromými dopravci tam, kde lze společným postupem vytvořit výhodnější cenové podmínky;
- zabránění úniku objemů přeprav na silnici nabídkou logistických služeb a případně i outsourcingu a naopak vyvinutím zvýšené aktivity pro získávání přeprav ze silnice na železnici;
- efektivní využití vozového parku, a to jak vozů ČD, tak i vozů zahraničních železničních podniků na síti ČD, snížení nákladů na prázdné běhy, zrychlení přistavby vozů k nakládkě a urychlení celkového oběhu vozu na jednu manipulaci (využití informační technologie ÚDIV);
- zpravidelnění přistavby moderních vozů na jednotlivé obchodní případy využitím zapůjčených vhodných vozů, případně vozovou výpomocí s maximální snahou plně pokrýt potřebu zákazníků po nedostatkových řadách vozů;
- tvorbu směrových vlaků z/do vytípaných stanic ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě se záměrem zlevnit, urychlit a zkvalitnit běh zásilek dle požadavků zákazníků;
- pronikání na zahraniční trhy ve spolupráci s místními dopravními společnostmi, které budou vytvářet vhodné podmínky pro přepravy, a to jak cenové, tak technologické, a tím operativně zajišťovat potřeby ČD, a.s., na cizím území.

### Spedice ČD

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

## Nákladní doprava

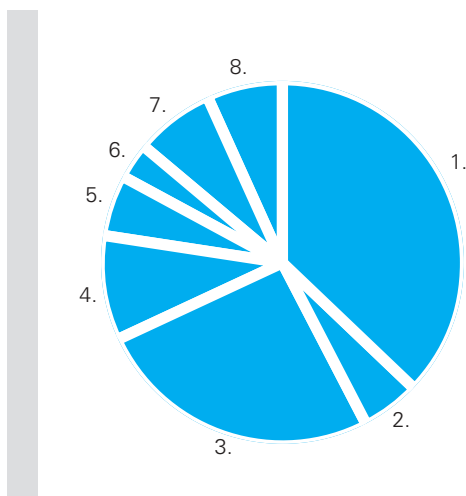
Ukazatel	Měrná jednotka	2005 *)	2004 *)	2003 *)	Index 05/04
Nákladní přeprava celkem	mil. t	<b>83,92</b>	87,75	93,14	0,96
Tržby z nákladní přepravy **)	mil. Kč	<b>14 423</b>	15 219	16 061	0,95
Tržby z nákladní dopravy celkem **)	mil. Kč	<b>16 479</b>	17 679	18 531	0,93
Výnosy z nákladní dopravy celkem **)	mil. Kč	<b>16 728</b>	17 856	18 783	0,94
Náklady na nákladní dopravu	mil. Kč	<b>14 797</b>	15 488	16 199	0,96
Úhrada ceny za použití dopravní cesty	mil. Kč	<b>4 200</b>	4 341	4 278	0,97
Výsledek hospodaření nákladní dopravy	mil. Kč	<b>1 931</b>	2 368	2 584	0,82
Sazba přepravného na tunu	Kč/t	<b>171,87</b>	173,43	172,45	0,99
Čisté tunové kilometry ČD Cargo	mil. čtkm	<b>15 149</b>	15 566	16 396	0,97
Sazba přepravného na čtkm	Kč/čtkm	<b>0,95</b>	0,98	0,98	0,97
Hrtek ČD Cargo celkem ***)	mil. hrtek	<b>31 133</b>	32 149	33 725	0,96
– hrtek ČD Cargo v elektrické trakci ***)	mil. hrtek	<b>28 222</b>	29 144	30 469	0,97
Vlakové km ČD Cargo celkem ***)	tis. vlkm	<b>32 692</b>	34 922	36 354	0,93
– vlkm ČD Cargo v elektrické trakci ***)	tis. vlkm	<b>26 609</b>	28 280	29 197	0,94
Hmotnost vlaku ČD Cargo celkem	tun/vlak	<b>951</b>	921	928	1,03
Průměrná přepravní vzdálenost	km	<b>180,5</b>	177,4	176,0	1,02
Poměr běhů prázdných/ložených	%	<b>73,26</b>	73,62	70,41	1,00

\*) Finanční údaje samostatného účetního okruhu provozování železniční nákladní dopravy za roky 2003 a 2004 jsou auditované v souladu s ustanovením § 10 zákona č. 77/2002 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Finanční údaje za období roku 2005 jsou neauditované.

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

\*\*\*\*) Dopravní výkony dopravce České dráhy, a.s., v roce 2005 na všech tratích. Do roku 2004 včetně pouze výkony na státních tratích provozovaných ČD a pronajatých.

## Podíl komodit na nákladní přepravě ČD, a.s. (k 22. 4. 2006)



Nákladní přeprava ČD 2005	Tuny	%
1. Pevná paliva	28 326 424	37,12
2. Kapalná paliva a výrobky z ropy	4 008 947	5,25
3. Rudy, železo, ocel a strojírenské výrobky	19 602 373	25,69
4. Stavebniny a nerostné suroviny	7 135 524	9,35
5. Dřevo a výrobky ze dřeva	4 171 579	5,47
6. Zemědělské výrobky, potraviny	2 467 413	3,23
7. Kombinovaná doprava	5 431 440	7,12
8. Ostatní zboží	5 158 066	6,76
<b>Celkem NP ČD bez PVP *)</b>	<b>76 301 766</b>	<b>100,00</b>
<b>PVP *)</b>	<b>7 614 093</b>	
<b>Celkem NP ČD vč. PVP *)</b>	<b>83 915 859</b>	

\*) prázdné vozy přepravníků





### Provozování osobní dopravy

Rok 2005 byl rozhodujícím způsobem poznamenán změnou v systému financování dopravní obslužnosti, kdy poprvé nebyly prostředky směřované do financování základní dopravní obslužnosti (ZDO) pevně stanoveny, nýbrž bylo zcela v pravomoci jednotlivých objednavatelů – krajů a ministerstva dopravy (MD) – určit objem finančních prostředků na zajištění ZDO železniční dopravou. Tato zásadní změna spolu se stavem a kvalitou vozového parku a technologickým omezením daným dopravní cestou se pro ČD projevila jednoznačně záporně. Vyjma silně zatížených příměstských tratí nebo lokalit s neexistující silniční infrastrukturou je snaha objednavatelů s ohledem na větší variabilitu a nižší ekonomickou náročnost preferovat autobusovou dopravu. Tato situace byla způsobena i nejednotností přístupu ze strany jednotlivých objednavatelů. Možnost jednotného postupu v jednání dopravce s objednatelům ZDO byla nastolena až od 1. července platností vyhlášky č. 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě. Do té doby platila vyhláška č. 36/2001 Sb., o prokazatelné ztrátě, která již však neodpovídala danému státoprávnímu uspořádání s ohledem na vznik krajů jako samosprávných celků. Změna financování se projevila nejen v opožděném uzavírání smluv s jednotlivými kraji až v průběhu roku 2005. Důsledkem pozdního uzavření smluv byla současně neúplná úhrada ztrát z realizovaných výkonů vlakové dopravy, kdy již nebylo z časových důvodů možné ekonomický propad vyrovnat odpovídající redukcí rozsahu dopravy. Nejproblémovější oblastí byla dálková doprava, neboť smlouva na zajištění ZDO byla se státem uzavřena až v samém závěru roku 2005, a to ve výši úhrady pouhých 63 % z prokazatelné ztráty z činností objednaných státem.

Nedostatečné financování objednávky státu je jedním z důvodů nedostatečných prostředků vkládaných do oprav a údržby vozového parku. Přitom mimo kvantitativní ukazatele jsou ve smlouvách o zajištění ZDO jednoznačně definována kritéria kvality služby, jako včasnost, kvalita vozového parku (funkčnost dveří, oken, vytápění, čistota souprav, vybavení sociálního zařízení, funkčnost informačních systémů apod.).

Změna legislativy ČR umožňuje v případě zajišťování dopravní obslužnosti v železniční dopravě využít možnosti konání výběrových řízení, byť tuto podmínku výslovně neukládá. V roce 2005 se ČD, a.s., poprvé účastnily tří výběrových řízení na zajištění ZDO: v jednom případě na tratích Karlovarského kraje a ve dvou případech ve výběrových řízeních vyhlášených MD. V případě Karlovarského kraje ČD nezměly, v jízdním řádu 2005/2006 (JŘ) však na zájmové trati dopravu zajišťují, a to z důvodu pochybení na straně vyhlášovatele (velmi krátká lhůta pro realizaci soutěže, neobjednání si kapacity dráhy vítězem). Pro JŘ 2006/2007 však vyhlášovatel prozatím předpokládá uzavření smlouvy na zajištění ZDO v souladu s výsledky vyhlášeného výběrového řízení.

Zcela odchylná je situace v případě výběrových řízení vypsanych MD. V tomto případě, ačkoliv se jednalo o výběrová řízení na zajištění ZDO pro JŘ 2006/2007, nebyla soutěž vyhlášovatelem do konce března 2006 uzavřena, a to bez ohledu na potřebnou návaznost regionální dopravy a mezní termíny pro uplatnění objednávky dopravce na kapacitu dráhy.

V roce 2005 pokračoval jako v předchozích letech rozvoj integrovaných dopravních systémů (IDS) v jednotlivých krajích, a to při současném aktivním zapojení ČD, a.s. K velkému rozvoji došlo v závěru roku zejména v Jihomoravském kraji (IDS-JMK), Královéhradeckém kraji (IREDO), k rozšíření pak v Olomouckém kraji (IDSOK) a Moravskoslezském kraji (ODIS). Trend rostoucích výkonů trvá v Pražské integrované dopravě (PID), k rozvoji IDS dochází ve Středočeském kraji, v tomto případě však dosud bez zapojení ČD, a.s. Důvodem je možná nedostatečná preference kolejové dopravy na rozdíl od PID.

Zapojením do integrovaných dopravních systémů ČD, a.s., současně posilují své pozice na trhu regionální osobní dopravy.

Rok 2005 předznamenal další rozvoj odbavovacích systémů provázaných s informačními systémy. Pokračoval trend v rozšiřování železničních stanic a zastávek zařízením UNIPOK a současně vybavování vlakového personálu elektronickým zařízením pro výdej jízdních dokladů ve vlaku (POP).

V závěru roku byla cestujícím nabídnuta zcela nová služba, a to elektronický prodej jízdních dokladů přes internet do sítě vlaků kategorie SuperCity (SC).

S počátkem JŘ 2005/2006 v prosinci 2005 byl zahájen zkušební provoz s cestujícími v jednotkách řady 680, a to jako ucelený produkt kategorie SC na trase Praha – Ostrava s garantovanou dobou přepravy a systémem návazných služeb. V souvislosti se zavedením jednotek řady 680 byla rovněž aktivována spolupráce s ČSA a cestujícím byl nabídnut kompletní produkt, jenž poprvé v historii propojuje železniční a leteckou dopravu. V rámci propagace připravovaného IV. koridoru (Praha – České Budějovice) je od prosince 2005 veden v této trase nový denní vlak kategorie Ex/EC do slovinské Lublaně.

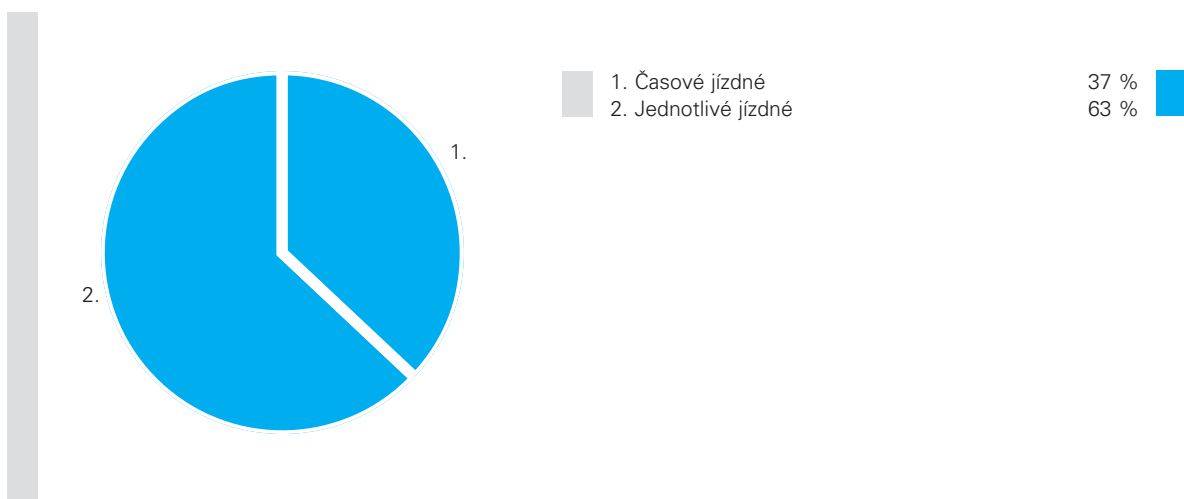
V rámci jízdního řádu jsou všechny osobní a spěšné vlaky vedeny na objednávku ZDO krajů, vlaky kategorie rychlík a expres v objednávce státu (MD). Vlaky kategorie IC, EC a SC jsou provozovány plně na obchodní riziko ČD, a.s.

V důsledku zavádění taktového provozu v regionální a dálkové dopravě došlo k výraznému snižování potřeby osobních vozů pro krytí výkonů JŘ 2005/2006. Síla souprav je optimalizována na základě pravidelného sčítání frekvence cestujících a dalších dostupných informací o přepravních požadavcích včetně aktualizovaných požadavků objednatele (především vliv vytváření nových pracovních příležitostí). V důsledku extrémních teplotních výkyvů v závěru roku však vzhledem k technickému stavu vozového parku bylo obtížné zachovat kvalitu cestování a plánovanou kapacitu souprav, zejména v kapacitně exponovaných dnech. Probíhající obnova vozového parku je početně i časově nedostatečná. Skluzy dodávek vozů klasické stavby neumožňují dodržet mezinárodní závazky ČD, a negativně tak ovlivňují ekonomiku provozu jednotlivých spojů. Rovněž tempo náhrady starých příměstských jednotek řadou 471 neumožňuje vyhovět poptávce objednatele po dopravních výkonech. Obdobná situace panuje i v dodávkách vozidel pro regionální dopravu.

Po zkušenostech roku 2004 pokračoval postupný rozvoj půjčoven jízdních kol, a to zejména v Královéhradeckém, Moravskoslezském a Olomouckém kraji. Tato služba doplnila komplex služeb již v minulosti nabízených v oblasti cykloturistiky (úschova kol za přepravy, zjednodušená přeprava, úprava vozového parku, úschovny kol) a zaznamenala poměrně značnou poptávku.

Rozvoj doznal i systém přepravy malých zásilek ČD-Kurýr. V závěru roku bylo do systému zahrnuto 285 stanic, které jsou svým dosahem plně schopny pokrýt poptávku po této službě.

### Podíl druhů jízdného na veřejné přepravě celkem



## Osobní doprava

Ukazatel	Měrná jednotka	2005 *)	2004 *)	2003 *)	Index 05/04
Přeprava osob	mil. osob	<b>178,21</b>	178,82	171,98	1,00
Tržby z přepravy osob **)	mil. Kč	<b>4 933</b>	4 716	4 431	1,05
Tržby z osobní dopravy **)	mil. Kč	<b>5 438</b>	5 301	5 051	1,03
Ostatní tržby hlavní činnosti	mil. Kč	<b>143</b>	135	182	1,06
Náklady na osobní dopravu	mil. Kč	<b>15 960</b>	15 457	15 596	1,03
Úhrada ceny za použití dopravní cesty	mil. Kč	<b>1 484</b>	1 469	1 480	1,01
Úhrada ztrát ze závazků služby ve veřejném zájmu	mil. Kč	<b>7 335</b>	7 178	7 243	1,02
Ztráta z osobní dopravy (včetně úhrady)	mil. Kč	<b>-3 044</b>	-2 843	-3 120	1,07
Ztráta z osobní dopravy (bez úhrady)	mil. Kč	<b>-10 379</b>	-10 021	-10 363	1,04
Osobové kilometry	mil. oskm	<b>6 631</b>	6 553	6 483	1,02
Průměrná přepravní vzdálenost	km	<b>37,21</b>	36,65	38,34	1,02
Příjmová sazba za osobu	Kč/osoba	<b>27,68</b>	26,37	25,77	1,05
Příjmová sazba na osobový km	Kč/oskm	<b>0,74</b>	0,72	0,68	1,03
Vlakové km osobní dopravy	tis. vlkm	<b>113 157</b>	109 311	108 398	1,04
– z toho v elektrické trakci	tis. vlkm	<b>51 897</b>	49 681	48 620	1,04
Počet osob na vlak	os/vlak	<b>58,60</b>	59,95	59,81	0,98

\*) Finanční údaje samostatného účetního okruhu provozování železniční osobní dopravy za roky 2003 a 2004 jsou auditované v souladu s ustanovením § 10 zákona č. 77/2002 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Finanční údaje za období roku 2005 jsou neauditované.

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





## Provozování dráhy

České dráhy, a.s., a SŽDC, s.o., měly podle zákona č. 77/2002 Sb. uzavřenu smlouvu na období let 2003 – 2005 upravující způsob zajištění provozování železniční dopravní cesty, její provozuschopnosti, modernizace a rozvoje ve veřejném zájmu, povinnosti smluvních stran včetně výkonu kontroly a výše úhrad. Dne 31. října 2005 byla podepsána nová smlouva na období let 2006 až 2008.

### Zajištění provozuschopnosti dopravní cesty

Rok 2005 byl pro ČD, a.s., posledním rokem prvního tříletého období smluvního vztahu mezi akciovou společností České dráhy a státní organizací Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a zároveň rokem přípravy další etapy, tedy nové Smlouvy o způsobu zajištění provozování železniční dopravní cesty, její provozuschopnosti a modernizace a rozvoje ve veřejném zájmu (dále jen Smlouva). Z hlediska zajištění provozuschopnosti došlo uzavřením Smlouvy mimo jiné ke kvalitativnímu posunu ve vykazování činností, které ČD provádějí pro SŽDC. Pro následující tříleté období byl dohodnut přechod z formy účetního vykazování na vykazování fakturací výkonů. Tento postup je ze strany ČD, a.s., chápán jako konvergenční k cílovému stavu, který by měl být založen na ocenění v jednotkových cenách tratí s využitím informace o rozvrstvení nákladů ve vztahu k železniční síti diferencované podle dopravní zátěže, strategické důležitosti apod. Tento postup by však měl být souběžně doplňován informačními vazbami za použití benchmarkingu.

ČD, a.s., zajišťovaly provozuschopnost na železniční síti o délce 9513 km tratí, z toho 1460 km tvoří tratě koridorové a 4873 ostatní celostátní tratě. Zbývající délka tratí představuje tratě regionální. Na těchto tratích jsme prováděli správu 8421 přejezdů, 6675 mostů, 18 587 propustků, 2300 zdí a 152 tunelů.

Do roku 2005 vykonávali naši pracovníci pro SŽDC také rozsáhlou agendu související s problematikou technického rozvoje, gestorství předpisů a odborné legislativy, která je nutná k zajištění provozuschopnosti, ale i k rozvoji a modernizaci železniční sítě. V průběhu roku 2005 došlo k převedení těchto činností na SŽDC, což vedlo mimo jiné ke snížení počtu pracovníků ČD, a.s.

### Modernizace infrastruktury

V souladu s podmínkami smlouvy uzavřené se SŽDC, s.o., se ČD podílely na modernizaci koridorových tratí.

V rámci modernizace I. tranzitního koridoru byl v roce 2005 dokončen úsek Lanžhot – státní hranice ČR/SR v délce 3,132 km. Dále byly dokončeny 2 železniční stanice (Choceň a Lanžhot) s celkovou stavební délkou 4,013 km. Celkem bylo na I. tranzitním koridoru modernizováno 7,145 km dvoukolejných tratí, z toho 4,013 km hlavních staničních kolejí.

Na II. tranzitním koridoru byla dokončena modernizace železniční stanice Bohumín v celkové stavební délce 6,169 km.

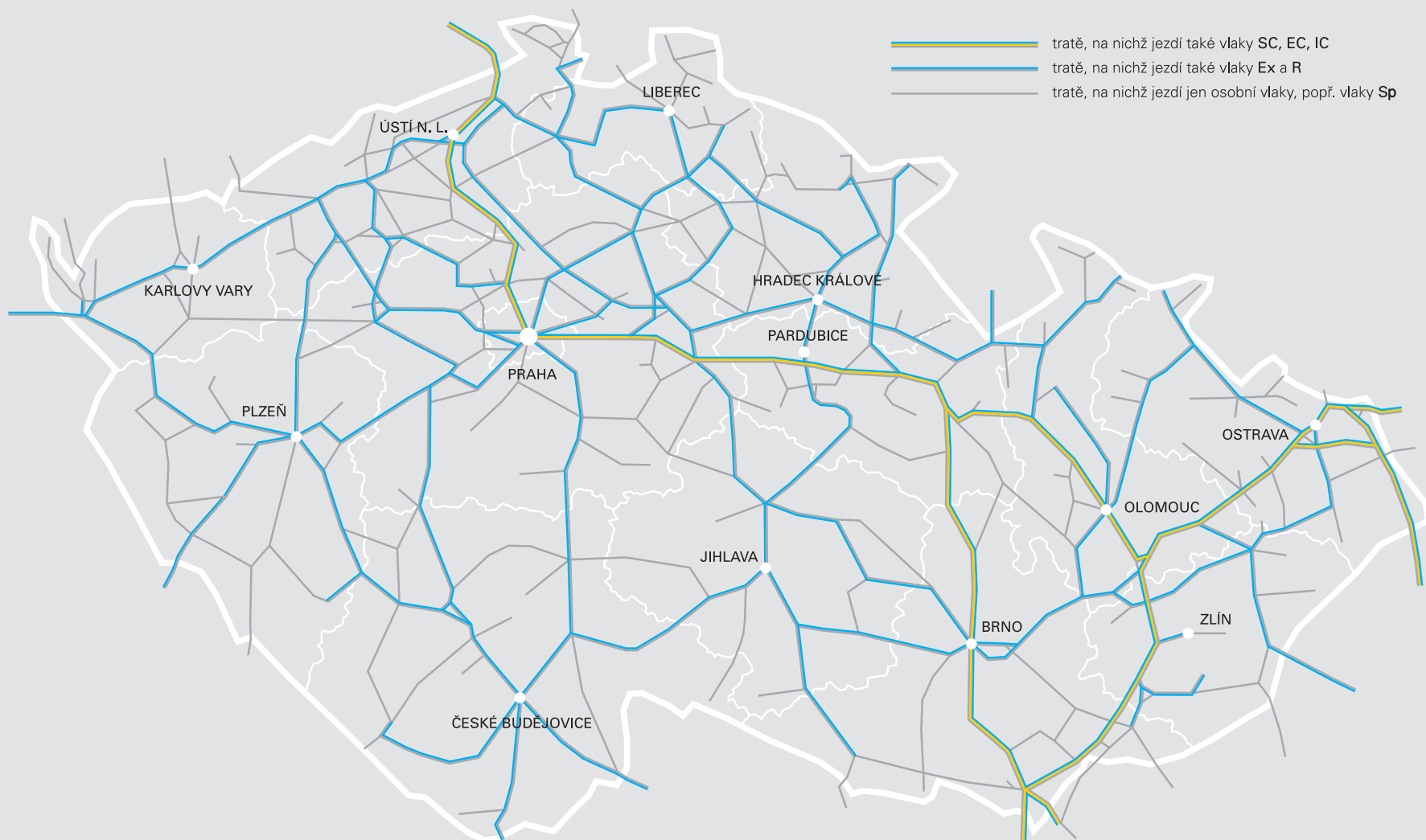
Nejintenzivnější stavební činnost se v roce 2005 odehrávala na spojovacím rameni I. a II. tranzitního koridoru na trati Česká Třebová – Přerov. Kompletně byly dokončeny dvoukolejné úseky Rudoltice v Čechách – Třebovice v Čechách v délce 2,092 km, Hoštejn – provizorní odbočka Tatenice v délce 4,100 km, Zábřeh na Moravě – provizorní odbočka Most v délce 0,935 km a Brodek u Přerova – Grygov v délce 5,145 km. Dále byla dokončena modernizace čtyř železničních stanic (žst), a to Třebovice v Čechách se stavební délkou 2,092 km, Hoštejn se stavební délkou 2,630 km, Zábřeh na Moravě se stavební délkou 2,013 km a Grygov se stavební délkou 2,020 km.

Celkem bylo na spojovacím rameni I. a II. koridoru v roce 2005 modernizováno 25,185 km dvoukolejných tratí, z toho 8,755 km hlavních staničních kolejí.

Na I. a II. tranzitním koridoru a jejich spojovacím rameni bylo dokončeno celkem 38,499 km dvoukolejných úseků, z toho bylo 20,233 km hlavních staničních kolejí.

V roce 2005 byly také zahájeny práce na modernizaci IV. koridoru na trati Praha – Benešov u Prahy. Dokončen byl zatím pouze úsek Praha Hostivař – Praha Uhřetěves o celkové stavební délce 3,100 km dvoukolejných tratí.

Schéma sítě smluvně udržovaných a smluvně provozovaných tratí se zvýrazněním koridorových tratí



Dále v roce 2005 pokračovala výstavba tzv. „Nového spojení“ v úseku Praha Libeň (Praha Vysočany) – Praha hlavní nádraží, které po svém dokončení významným způsobem zvýší dopravní kapacitu a rychlost jízdy vlaků do žst. Praha hl. n. z východního směru. Zahájeny byly práce na modernizaci železničního uzlu Ústí nad Labem.

### Rekonstrukce infrastruktury

V roce 2005 byla dokončena elektrizace trati Rybník – Lipno nad Vltavou. Pokračovala elektrizace úseku Karlovy Vary – Kadaň. V roce 2005 jsme uvedli do elektrického provozu úsek Karlovy Vary – Vojkovice nad Ohří. Dokončení elektrizace celého úseku se předpokládá do konce I. pololetí roku 2006.

Zahájena byla elektrizace trati Ostrava Svinov – Opava východ, kde probíhaly práce především v úseku Ostrava Svinov – Háj ve Slezsku. Dokončení elektrizace této trati se předpokládá do konce roku 2006.

V průběhu roku 2005 uvedly ČD do provozu dva modernizované elektrodispečky v Plzni a Přerově.

Odpovědným přístupem při zajišťování nákupu elektrické energie od dodavatelů se ČD podařilo optimalizací sjednané rezervované kapacity docílit omezení vlivu zvýšení cen silové elektřiny. Z původní úrovně meziročního indexu nárůstu cen ve výši 11,6 % bylo v konečném výsledku dosaženo nárůstu pouze ve výši 4,35 %, což významně přispělo ke snížení provozních nákladů ČD, a.s.

Na trati Praha – Ostrava, v úsecích, kde ještě nebyla realizována modernizace trati, provedly ČD úpravu kolejových obvodů tak, aby bylo umožněno zahájení jízdy jednotek řady 680 Pendolino s cestujícími od začátku grafikonu 2005/2006.

V oblasti provozuschopnosti pokračovala realizace aplikačních softwarů na intranetovské technologii. Proběhl další vývoj aplikace „Mostní evidenční systém“ a byla nasazena nová aplikace „Evidenční systém tunelů“. Implementace modulu SAP R/3 controllingu probíhá na základě dlouhodobého projektu ČD, a.s. V roce 2005 byla zavedena typová nákladová střediska jednotně v celé společnosti a dokončeny controllingové modely vertikál zaměřené na procesy.

### Řízení provozu dráhy a organizování drážní dopravy

Činnostmi řízení provozu a organizování drážní dopravy zajišťují ČD požadavky železničních dopravců na vlakové trasy s prioritou zabezpečení efektivního využití kapacity dráhy a s důrazem na maximální hospodárnost a vysokou míru bezpečnosti provozu.

Od 1. 1. 2005 přešly ČD, a.s., na dvoustupňový systém řízení firmy a došlo k zavedení produktového (vertikálního) řízení. Řídící úroveň vertikály provozu představuje Odbor řízení provozu a organizování drážní dopravy Generálního ředitelství ČD, a.s., jehož součástí je 6 regionálních center řízení provozu a organizování drážní dopravy (RCP) se sídlem v Brně, České Třebové, Ostravě, Plzni, Praze a Ústí nad Labem.

Pro řízení provozu mají ČD stanoveny priority týkající se zejména zajišťování bezzávadné přepravy zboží a cestujících veřejnosti a zvládnutí obtížné provozní situace při zvýšené výlukové činnosti, zejména na koridorových stavbách. Dřívější zajišťování kvantit přeprav bylo plně nahrazeno zásadou kvality, kde rozhodujícím kritériem hodnocení se stává včasnost a přesnost dodání zásilek nebo přepravení osob. Řada přijatých technických, technologických a organizačních opatření směřuje k zajištění přeprav v systému „just-in-time“, který si vymíní současný režim výroby s minimálními požadavky na meziskládky.

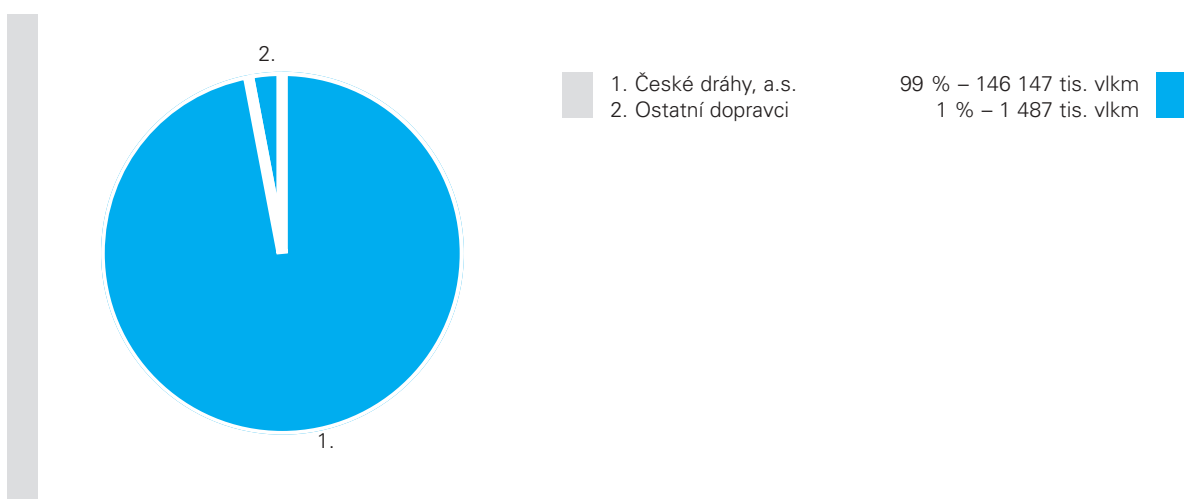
Přes všechna opatření a operativní zásahy docházelo v určitých případech k narušení jízdního řádu tam, kde se výrazně projevovaly stavební činnosti v rámci modernizace tratí. Celkový jízdní řád však vykazoval hodnotnou úroveň, když za rok 2005 bylo dosaženo plnění na 91,7 % (I. pololetí 2005 na 92,3 %, II. pololetí na 91,1 %).

Liberalizovaný vnitřní dopravní trh, který se po přistoupení ČR do EU rozšířil i pro mezistátní železniční dopravu, umožňuje provozování dopravy 54 železničním dopravcům, z toho 16 ve spolupráci s dopravci ze sousedních států uskutečňuje i dopravu mezinárodní. V rámci odboru řízení provozu a organizování drážní dopravy vytvořily ČD jako člen Rail Net Europe (RNE) pracoviště „One-Stop-Shop“ (OSS). Na základě smluvní spolupráce se SŽDC, s.o., která je vlastníkem dopravní cesty a přidělcem její kapacity, je zajišťována realizace přístupů na tuto železniční dopravní cestu pro všechny oprávněné žadatele. Aktivním řešením celé řady legislativních a technologických problémů se daří zajistit nastavení funkčního systému v souladu s národní a evropskou legislativou.

Řízení provozu nezůstalo pozadu také v oblasti racionalizace, zavádění moderní techniky a uplatňování moderních technologií. Cílem ČD je dosažení úspory personálních nákladů a zvýšení produktivity práce na jedné straně a zkvalitnění poskytovaných služeb na straně druhé. Při řízení provozu dráhy věnují ČD velkou pozornost uplatňování moderních technologií. Informování cestujících veřejnosti o časové a prostorové poloze vlaků pomocí on-line systému se tak již u Českých drah stalo samozřejmostí, považovanou za běžnou pomůcku při cestování. Stále častěji je využívána možnost informování o jízdách vlaků pomocí mobilních telefonů. I v oblasti zavádění nových technologií zabezpečování jízdy vlaků při současném snižování počtu zaměstnanců nezůstávají České dráhy pozadu za národními železničními společnostmi z vyspělých zemí.

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

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



#### Provozování dráhy

Ukazatel	Měrná jednotka	2005 *)	2004 *)	2003 *)	Index 05/04
Výnosy z provozování dráhy	mil. Kč	<b>11 418</b>	11 506	12 162	0,99
Výsledek hospodaření	mil. Kč	<b>-1 203</b>	-750	-684	1,60
Délka udržovaných a provozovaných tratí	km	<b>9 513</b>	9 511	9 501	1,00
– z toho elektrizovaných	km	<b>2 997</b>	2 982	2 943	1,01
– z toho dvou- a vícekolejných	km	<b>1 868</b>	1 866	1 845	1,00
Délka udržovaných kolejí	km	<b>16 053</b>	16 157	16 187	0,99
Vlakové km (všichni dopravci)	tis. vkm	<b>147 634</b>	145 857	146 025	1,01
Dopravní výkon (všichni dopravci)	mil. hrtkm	<b>50 068</b>	50 553	52 044	0,99
Nápravové km (všichni dopravci)	mil. náprkm	<b>4 175</b>	4 262	4 404	0,98
Počet sledovaných vlaků		<b>4 820 467</b>	4 789 585	4 783 830	1,01
Plnění GVD u sledovaných vlaků (**)	%	<b>91,7</b>	91,7	90,4	1,00
Zpoždění vlaků vyšší kvality	minut/100 vkm	<b>2,3</b>	2,1	1,4	1,10

\*) Finanční údaje samostatného účetního okruhu provozování železniční dopravní cesty za roky 2003 a 2004 jsou auditované v souladu s ustanovením § 10 zákona č. 77/2002 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Finanční údaje za období roku 2005 jsou neauditované.

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

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

Ukazatel	Měrná jednotka	2005	2004	2003	Index 05/04
<b>Kolejová vozidla</b>					
Elektrické lokomotivy stejnosměrné	ks	539	541	546	1,00
Elektrické lokomotivy střídavé	ks	242	245	247	0,99
Elektrické lokomotivy dvousystémové	ks	149	148	145	1,01
Motorové lokomotivy	ks	1 237	1 347	1 373	0,92
Parní lokomotivy	ks	22	22	22	1,00
Motorové vozy	ks	785	785	791	1,00
Elektrické motorové jednotky	ks	107	100	95	1,07
Nákladní vozy	ks	34 610	35 023	35 615	0,99
Osobní a zavazadlové vozy	ks	4 425	4 549	4 675	0,97
<b>Železniční spodek a svršek</b>					
Délka tratí celkem	km	6	6	7	1,00
Elektrizované tratě	km	3	3	3	1,00
Stavební délka kolejí celkem	km	551	621	606	0,89
Počet výhybkových jednotek	ks	2 673	2 801	2 708	0,95
Počet mostů	ks	6	7	7	0,86
Celková délka mostů	m	104	117	117	0,89
<b>Sdělovací zařízení</b>					
Počet telefonních ústředen	ks	450	450	409	1,00
Z toho elektronické ústředny	ks	270	250	231	1,08
Dálková kabelizace	km	6 550	6 550	6 524	1,00
Z toho optické kabely	km	2 189	1 989	1 270	1,10
Místní rozhlas	ks	8	8	8	1,00
Nadzemní vedení u tratí	km	1 513	1 513	1 513	1,00

**Ostatní podnikání ČD, a.s.**

V roce 2005 zahájily ČD, a.s., realizaci prvního cíle postupné revitalizace železničních stanic, a to formou efektivnějšího komerčního využití nemovitého majetku. Tento cíl by měl přinést pozitivní sekundární efekt pro osobní dopravu.

Výběrové řízení na poskytování služeb tzv. síťovými operátory, vyhlášené na stanovené kategorie služeb (rychlé občerstvení – teplé, studené, pizzerie, balené potraviny, dále pekárny, prodej lahůdek a uzenin, samoobslužná občerstvovací centra, tisk, tabák, prodej květin, servisní střediska, provozování heren), pokračovalo v roce 2005 uzavíráním smluv s vybranými partnery.

Při realizaci záměrů vyššího komerčního využívání lokalit železničních stanic ČD, a.s., úzce spolupracovaly s dceřinou společností ČD Reality, a.s., jejíž úlohou je zejména zajištění přípravy a realizace jednotlivých nemovitostních projektů. Při zahájení projektu Živé nádraží bylo vybráno celkem 52 lokalit. K 31. 12. 2005 bylo zahájeno celkem 47 projektů, u 10 projektů je již známý partner pro realizaci, vyhlášeno je výběrové řízení na partnera u 24 projektů a do konce dubna 2006 bude vyhlášeno dalších 12 projektů. U 6 projektů bylo na základě výsledků studie proveditelnosti, a to zejména s ohledem na nejasný výsledek možné komerční využitelnosti, rozhodnuto projekt zatím vyřadit.

Nakládání s nemovitým majetkem ČD, a.s., bylo i v roce 2005 zabezpečováno v souladu usneseními dozorčí rady ČD, a.s., č. 116 ze dne 3. 7. 2003, a č. 295 ze dne 28. 5. 2004, a to formou pronájmu majetku, prodeje nemovitého majetku, revitalizací celých nemovitostních lokalit (tj. objektů i pozemků) a formou správy majetkových účastí ve společnostech.

ČD, a.s., věnují velkou pozornost přípravě a realizaci nemovitostních projektů, tj. přípravě lokalit pro budoucí developery a investory. K 31. 12. 2005 za tím účelem majetkově působily v následujících společných podnicích: CR-City a.s., RailReal a.s., Masaryk Station Development, a.s., ČD Reality, a.s., Smíchov Station Development, a.s.

U lokalit, ve kterých je již vybraný partner na realizaci revitalizačního projektu, jsou na základě jednání připravovány dlouhodobé nájemní smlouvy tak, aby realizace projektu umožňovala návratnost vložených prostředků partnera. Cílem podnikání v oblasti nemovitostí je kvalitní příprava lokalit a vypracování projektů pro další rozvoj na náklady vybraného partnera a dále potom realizace rozvoje bez potřeby vkládat interní zdroje ČD, a.s.

Celkové tržby z centrálně zajišťovaných pronájmů nebytových prostor a pozemků představovaly za rok 2005 částku 382,5 mil. Kč. Celkové tržby z prodeje nemovitého majetku k 31. 12. 2005 dosáhly výše 885,7 mil. Kč.

Finanční přínosy z činnosti společných podniků s majetkovou účastí ČD, a.s., v roce 2005 byly ve výši 214,3 mil. Kč, z toho projekt RailReal 123,9 mil. Kč, projekt CD Centrum, a.s., 33,5 mil. Kč a projekt CR-City, a.s., 46,9 mil. Kč.







VÍTEJTE OPĚT  
NA PALUBĚ

Vážení cestující,  
jsem velmi ráda, že vás mohu přivítat  
ve vlacích SC Pendolino.  
Nezapomeňte si včas rezervovat své místo.

Jana Havranová, palubní průvodčí

## Marketingově komunikační aktivity

Rok 2005 je možné označit za přelomový z hlediska komunikace Českých drah, kdy společnost – především po příchodu nového vedení v květnu 2005 – začala klást primární důraz na provázání komunikace s podporou svého působení v liberalizovaném prostředí konkurenčního trhu.

Tento nový komunikační přístup je charakterizován cílenějšími a intenzivnějšími aktivitami, jejichž cílem je profilace Českých drah jako moderní dopravní společnosti poskytující odpovídající úroveň služeb za dobrou cenu. Záměrem je posílení zákaznické prezentace ČD ve sdělovacích prostředcích, k čemuž mimo jiné pomáhají nové typy komunikačních aktivit (zejména regionálního charakteru) a marketingově-komunikační zastřešení aktivit (revitalizace nádraží, modernizace vozového parku apod.) a v neposlední řadě přímá mediální podpora podnikatelských aktivit ČD včetně dceřiných společností.

Stěžejní komunikační kampaně ČD pro rok 2005 se soustředily na 3 témata:

### Produkt SC Pendolino

Kompletní komunikační strategie související s uvedením produktu SC Pendolino na český trh představuje jasný příklad přímého propojení mediální komunikace a podnikatelské aktivity Českých drah. Cílem strategie je pozitivní profilace tohoto exkluzivního produktu při uvádění na trh. Výrazně orientovaná komunikace a prezentace produktu SC Pendolino opět probíhá na dvou úrovních, a to jak celostátní, tak regionální.

### Projekt „Živá nádraží“

Prezentace projektu revitalizace nádražních objektů Českých drah ve vybraných městech je zajišťována dlouhodobou komplexní komunikační kampaní. Celoroční kampaň zahrnuje celostátní i regionální aktivity a je zastřešena zvláštní značkou a logem. Modernizace nádražních objektů představuje zákaznický pozitivní téma, které výrazně přispívá k úrovni služeb poskytovaných Českými drahami a zlepšuje tak mediální obraz ČD.

### Modernizace vozového parku

Třetí hlavní komunikační kampaň se soustředí na prezentaci plánů a konkrétních aktivit v oblasti modernizace vozového parku Českých drah. Konkrétně se jedná o mediální prezentaci konceptu regionálních motorových vozů Regionova včetně zvláštní značky a jména, představení modernizace vozidel v dalších oblastech, jako jsou příměstské jednotky, vozy dálkové dopravy, a představení rychlovlaků Pendolino jako typu vozidla ČD. Kampaně probíhají na celostátní a zejména na regionální úrovni.

Marketingová komunikace ČD v roce 2005 se samozřejmě neomezovala jenom na výše uvedené komunikační kampaně. Další aktivity lze rozdělit do dílčích tematických okruhů:

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

### Produktové kampaně osobní a nákladní přepravy

Produktové kampaně si kladou za cíl co největší informovanost současných i potenciálních zákazníků ČD. Cestující se o obchodních novinkách mohou dozvědět nejen z klasických letáků a plakátů, ale také z city-lightů, reklamy na jízdenkách, z inzerce v tisku a z banneru na internetových stránkách. V průběhu roku realizovaly ČD produktové kampaně Vlákem do Krkonoš, Půjčovny jízdních kol ČD, Obchodní nabídka SONE+, Autovlaky na Slovensko a Jadran, a především Vítejte na palubě SC Pendolino.

### Veletrhy a výstavy

Účast na veletrzích chápou ČD především jako prostředek informování a komunikace s odbornou veřejností. Veletrhy umožňují přímou komunikaci s lidmi tváří v tvář, poskytují možnost osobního dialogu a prezentaci nabízených produktů a služeb. Právě to jsou důvody, proč se České dráhy účastní veletrhů a výstav u nás i zahraničí. Z konkrétních akcí lze jmenovat veletrhy v Brně, Dortmundu, Jablonci nad Nisou či Ostravě.

## Prezentační a propagační akce

Mimo klasické reklamní aktivity se ČD již pravidelně účastní se svou prezentací nejrůznějších akcí. ČD tak nejen podporují samotnou akci, ale zároveň vnášejí do povědomí široké veřejnosti, že železnice není pouze cestování za prací či do škol, ale nabízí i širokou škálu dalších doplňkových služeb. Společně s organizátory se tak ČD podílely například na těchto akcích: festival „Brno – město uprostřed Evropy“ (4. – 5. 6. 2005, Brno), agrosalon Země Živitelka (25. – 31. 8. 2005, České Budějovice), Zahrada Čech (16. – 24. 9. 2005, Litoměřice), Mezinárodní festival filmů pro děti a mládež (29. 5. – 4. 6. 2005, Zlín), Bambiriáda (26. – 29. 5. 2005), Den s handicapem (10. – 11. 9. 2005, Český Krumlov). V rámci výhodného cestování s nabídkou VLAK+ se ČD spolupodílely na organizaci akcí typu koncert skupiny Olympic, Mezinárodní běžecký maraton či hudební festival Colours of Ostrava.

## Výzkum a vývoj

Obdobně jako v uplynulých letech byla výzkumná a vývojová činnost ČD, a.s., i v roce 2005 orientovaná především na podporu bezpečnosti, rychlosti, spolehlivosti a dostupnosti železniční dopravy pro zákazníky. V rámci rozvojových úkolů pokračovaly aktivity směřující k širšímu zapojení železnice do příměstské dopravy v okolí významných center. Zároveň byla oproti minulému období věnována větší pozornost zapojení železniční dopravy do systému kombinované dopravy a podpoře logistických systémů.

Úsilí ČD, a.s., o snižování nákladů se promítlo i do objemu finančních prostředků, které byly na výzkum a vývoj v roce 2005 vynaloženy. ČD, a.s., pokračovaly ve snaze maximálně využít externí zdroje a zároveň byly přehodnoceny některé vývojové směry s ohledem na perspektivu jejich řešení. Značný objem činnosti, týkající se především infrastrukturálních záměrů, převzala SŽDC, přičemž ČD, a.s., se i nadále podílí na spolupráci při jejich řešení.

Ve spolupráci se SŽDC se rovněž podařilo získat příspěvek ve výši 2,48 mil. Kč ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) na studijní a expertní činnost. Z tohoto příspěvku byly hrazeny následující úkoly:

- Studie nasazení DOZZ na železničních tratích I. A II. TŽK ČD – 2. etapa a technické specifikace pro vybavení tratí s dálkovým ovládním,
- Studie nasazení DOZZ pro železniční uzel Praha,
- Technicko-ekonomická studie použití zařízení pro zvýšení bezpečnosti provozu na tratích provozovaných podle předpisu ČD-D3.

Ve spolupráci s dodavateli pokračovaly ČD v řešení úkolů v rámci Národního programu výzkumu. Byl dokončen projekt „Architektura vlakového polohového lokátoru pro aplikace kritické z hlediska bezpečnosti“, na jehož řešení získaly ČD, a.s., příspěvek ve výši 2,3 mil. Kč od Grantové agentury ČR. Ukončen byl také projekt POLLCORIDOR – Polcorridor Logchain – intermodální systém trans-evropské nákladní dopravy mezi Skandinávií a jihovýchodní Evropou řešený pod programem EUREKA. Nově se ČD zapojily do programu TÁNDEM ministerstva průmyslu a obchodu, které se řeší v roce 2006. Podařilo se tak získat příspěvek ve výši 1,8 mil. Kč na řešení projektu „Využití vlastností digitálních přenosových sítí pro řízení provozu a zvýšení bezpečnosti na nekoridorových tratích“ a 1,313 mil. Kč na řešení projektu IDMAIN – Distribuovaný expertní diagnostický systém pro prediktivní a krizovou údržbu kolejových vozidel. Od Grantové agentury ČR byl pro období 2006 – 2008 získán příspěvek ve výši 3,2 mil. Kč na řešení projektu „Lokální prvky GNSS pro železniční zabezpečovací techniku“.

Z vlastních prostředků vynaložily ČD v roce 2005 na vědu a výzkum 5 mil. Kč.

V oblasti mezinárodní spolupráce ve vědě a výzkumu pracovali v roce 2005 odborníci ČD aktivně v rámci konsorcií mezinárodních projektů, organizovaných pod rámcovými programy EU pro podporu výzkumu a technického rozvoje. Byly dokončeny projekty 5. rámcového programu (Interface a FACT). V šestém rámcovém programu se zaměstnanci zapojili do projektů, ke kterým se ČD přihlásily již v minulosti (EUROPAC, Integrail aj.), včetně činností v tzv. „sítích excellence“ – pro železniční sektor jde o projekt EURNEX – „European Rail Research Network of Excellence“. Tato „sít' excellence“ sdružuje výzkumné evropské výzkumné ústavy, vysoké školy a významné výrobce z oblasti železniční dopravy. ČD jsou zde zastoupeny dceřinou společností VUZ. Svoje aktivity rozčlenila do tematických okruhů, a ČD se zapojily do několika z nich. Do 6. rámcového programu vstupovaly ČD buď přímo, prostřednictvím svých organizačních jednotek nebo prostřednictvím svých dceřiných společností, především VUZ a ČD-T, ale i dalších. V průběhu roku byla na základě vyhlášených výzev k podávání projektů vedena řada jednání k ustavení mezinárodních řešitelských konsorcií a následně k přípravě návrhů projektů pro spolufinancování ze strany EU. V roce 2006 bude zahájen 7. rámcový program EU a zaměstnanci ČD participovali na jeho přípravě, především v rámci členství, případně partnerství, v mezinárodních organizacích (UIC, OSŽD, CER a dalších). V rámci UIC odborníci ČD pracovali v různých pracovních skupinách, aktivně se účastnili i práce ve „Fóru pro výzkum a technický rozvoj“ – FTR.

Aktivita ČD v oblasti implementace interoperability se v roce 2005 zaměřila zejména na analýzu dopadů postupně schvalovaných Technických specifikací pro interoperabilitu na ČD. Celý proces byl řízen v souladu s materiálem „Systémové řešení aplikace interoperability u Českých drah“.

Nejdůležitějším a velmi náročným úkolem s ohledem na rozsah dokumentů a jejich dopady byla revize českých verzí překladů první generace Technických standardů pro interoperabilitu (TSI) pro nákladní vozy, řízení a zabezpečení, telematické aplikace v nákladní dopravě a hluk, při současném pokračování analýzy možných technických řešení a postupných kroků vedoucích k naplnění TSI.

V oblasti telematických aplikací v nákladní dopravě se ČD zapojily do přípravy implementačního plánu SEDP – Strategic European Deployment Plan Project, který řeší implementaci TSI do prostředí národních železnic, a to včetně technických řešení a časového harmonogramu. V oblasti hluku pokračovala analýza možných technických řešení implementace TSI na stávající vozidlový park, a to včetně přípravy měření hodnot hluku dle metodiky uvedené v TSI. Ve VUZ byla vybudována referenční kolej jako základní předpoklad výše uvedených měření. V oblasti řízení a zabezpečení pokračovaly práce na implementaci ERTMS – Evropského systému řízení železniční dopravy do prostředí ČD a to v úzké spolupráci s ČD-T. V oblasti nákladních vozů vedle již zmíněné implementace „TSI hluk“ pokračovala analýza dopadů TSI na současný vozidlový park.

ČD se aktivně zapojily i do práce AEIF (Evropské asociace pro železniční interoperabilitu), která připravovala návrhy TSI 2. generace (bezpečnost v železničních tunelech a osoby se sníženou schopností pohybu).

### Informatika

V roce 2005 pokračoval trend rozvoje IT technologií v osobní dopravě ČD. Pro zkvalitnění a zefektivnění práce vlakových čet byl navýšen počet přenosných osobních pokladen (POP) o dalších 135 nových zařízení. Koncem roku byl pod názvem eShop ČD spuštěn internetový prodej jízdenek, který představuje významnou novinku ve způsobu odbavování cestujících. Zákazník si může jízdenku sám zajistit pomocí internetové aplikace a ihned si ji také sám vytisknout na své tiskárně. K placení může využít různé typy platebních karet. Vysokou bezpečnost plateb zajišťuje technologie 3D-Secure, kterou ČD začaly využívat jako jeden z prvních subjektů v ČR. Pokračoval rozvoj podnikového systému bezkontaktních čipových karet, jehož zaměstnanecká etapa byla koncem roku připravena ke spuštění. Pokračovala implementace technologie datových skladů v osobní přepravě (IS PRM – modul DTOP). Úloha umožňuje definování dotazů nad shromážděnými daty osobní přepravy. Data jsou k dispozici po uzavření směny v osobní pokladně.

Pokračoval rozvoj jednotlivých modulů systému SAP R/3. V roce 2005 byly ze strany zhotovitele ČD-T a.s. splněny řešitelské závazky u celkem 5 modulů (IS-U/EDM, RE, PM, CO a CES).

V oblasti nákladní dopravy a přepravy byl v roce 2005 zahájen rutinní provoz „ústředního dirigování vozů“ (ÚDIV) pro řady vozů T, Ta, H, Ha, I, G, Ga a postupně se do aplikace přidávají další řady. Bylo vybudováno centrální dispečerské pracoviště IS ÚDIV v České Třebové. Postupně se začal nahrazovat IS CEVIS modernější aplikací WWW IS CEVIS. Systém CEVIS nadále poskytuje informace o stavu, pohybu, přechodu a pobytu nákladních vozů na síti. Aplikace je však nově spustitelná přes webové prostředí Internet Explorer. Na konci roku 2005 byl zahájen ověřovací provoz nové aplikace Centrální nákladní pokladna (CNP), která plně nahradí stávající aplikaci APM NP. Přechod na novou platformu umožní zlepšení obsahu a on-line dostupnosti, využití nových přepravních technologií, zjednodušení správy, distribucí změn a samozřejmě dostupnosti pro další IS. Současně se všechny aplikace připravily k tomu, aby na uzlových železničních stanicích (UŽST) mohla být k novému roku zrušena APM HP (hlavní pokladna). Dále pokračovala implementace technologie datových skladů v nákladní přepravě (IS PRM – modul DTNP).

V oblasti řízení provozu bylo zahájeno řešení informačních systémů KADR a KANGO. KADR řeší problematiku přidělování, prodeje a využití kapacity dráhy. KANGO je aplikace nahrazující IS SENA včetně řešení a náhrady dnes složitých vazeb s ASO a CEV. Na principu „technologie datových skladů“ bylo zahájeno řešení „modulu provozních výkonů a modulu výkonů žst. (ADPV)“. Hlavním cílem je nahradit dosluhující úlohy TP 412 a TP 417 a výrazně rozšířit jejich funkčnost.

V oblasti provozuschopnosti dopravní cesty jsme pokračovali v řešení aplikačních SW pro dopravní cestu na intranetovské technologii a implementaci grafické podpory pro pasportní IS, naplňování datových položek v těchto systémech, implementace na Mapový portál. Byl zahájen provoz IS provozní dokumentace ve vybraných výkonných jednotkách. Byl zahájen vývoj nové aplikace Evidence výkonů a docházky dopravní cesty (EVDYO). Úloha je řešena jako www aplikace, v níž je nově kladen důraz na evidenci výkonů dopravní cesty.

# 041 Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku za ČD, a.s., a za Skupinu České dráhy

## Investice

Nejvýznamnější investice realizovaly ČD v oblasti železničních kolejových vozidel. Jednalo se o dodávky 3 stejnosměrných třívozových jednotek řady 471, prioritně určených pro příměstskou dopravu v rozhodující metropolitní oblasti Prahy. Razantní pokrok v poskytované kvalitě služby znamená modernizace 10 motorových osobních vozů řad 852 a 853 na motorové vozy řady 854. Vozidla se vyznačují nesrovnatelně vyšší úrovní kultury cestování a vykazují podstatně nižší náklady na provoz a údržbu. Vyšší úroveň kultury cestování, nižší provozní náklady a úpravu pro přepravu zdravotně postižených osob přináší projekt motorového vozu řady 814 a řídicího vozu řady 914. Nová řada 814 vzniká modernizací motorových vozů řady 810 a přípojného vozu řady 010 na motorovou dvouvozovou jednotku řady 814+914. Nové vozidlo nemusí v obratových stanicích objíždět soupravu, což vede k další úspoře nákladů. Na základě tohoto vozidla uvažují ČD o modernizaci většího počtu (cca 100 ks) motorových vozů řady 810 a přípojných vozů řady 010 v následujících třech letech.

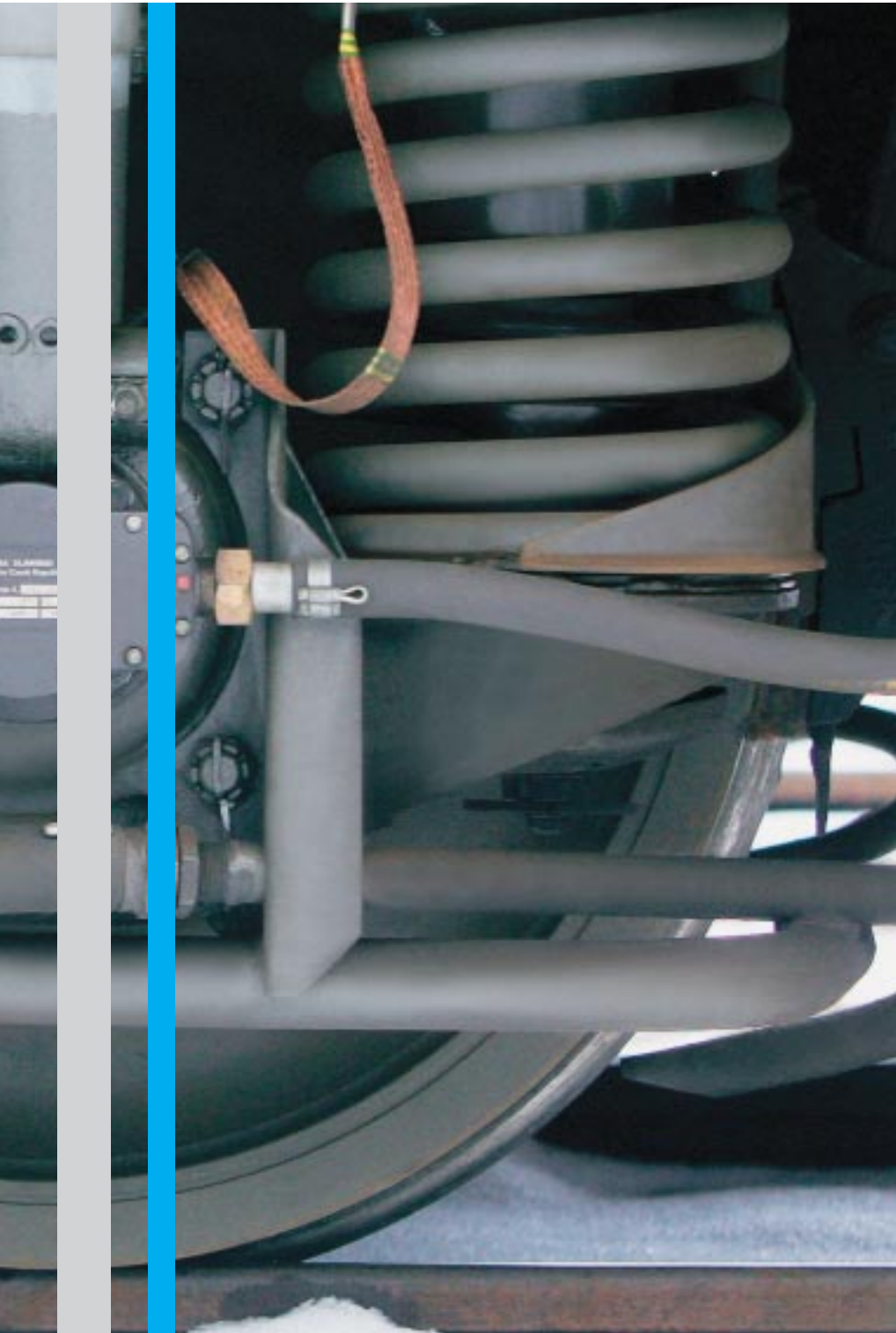
V rámci modernizace elektrické střídavé jednotky řady 560 byla u jedné jednotky provedena obměna agregátů a úprava interiéru. Jednotka je nasazena v příměstské dopravě v okolí Brna.

V rámci modernizace vozů Apee, Bpee bylo provedeno dosazení klimatizace do jednoho vozu první třídy řady Apee a jednoho vozu druhé třídy řady Bpee. Tyto vozy jsou zařazovány do vlaků kategorie EC v relacích do Varšavy. V rámci modernizace vozu Aee byla na vůz dosazena klimatizace. Jde o poslední vůz řady, který ještě nebyl modernizován. Vůz je nasazován v dálkové osobní dopravě na vnitrostátních tratích.

V rámci modernizace lokomotiv řady 714 byly uskutečněny poslední dvě dodávky. Jde o modernizaci motorové lokomotivy řady 735 na dvouagregátovou lokomotivu řady 714, nasazovanou na posun v osobní i nákladní dopravě. V rámci projektu lokomotiv řady 755 byly modernizovány dvě lokomotivy řady 753. Modernizace spočívala zejména ve výměně hnacího agregátu za nový, což přináší značné úspory v provozu lokomotiv (nižší spotřeba paliva, maziva, nižší nároky na údržbu). Lokomotivy jsou nasazovány zejména v nákladní dopravě.

V rámci modernizace železničních cisteren řady Zaes byly provedeny zejména tepelné izolace kotle cisterny pro snížení potřeby tepla pro její vytápění při vykládce těžkých ropných produktů. Bylo dodáno 85 modernizovaných vozů. Byla ukončena modernizace 69 nákladních vozů Rils z vozů Res, spočívající zejména v dosazení shrnovací plachty na plošinový vůz, čímž je možno přepravované zboží kryt před povětrnostními vlivy, což je trend požadovaný zákazníky. V rámci modernizace vysokostěnných otevřených vozů řady Eas-u, spočívající zejména v dosazení pohyblivého krytu, který chrání zboží před povětrnostními vlivy, což je trend požadovaný zákazníky, bylo dodáno 313 modernizovaných vozů Tams.





### Zaměstnanecká politika a sociální program

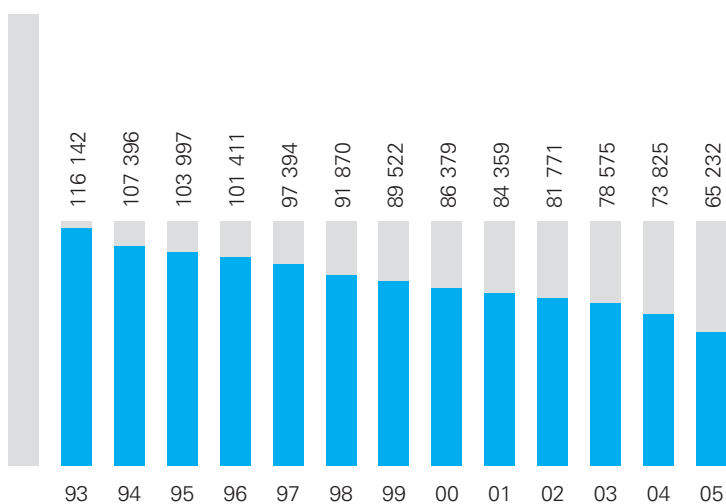
V roce 2005 pokračovaly ČD v realizaci přijatých opatření ke zlepšení ekonomické situace a zvýšení produktivity práce. V rámci těchto opatření v personální oblasti pokračovala optimalizace počtu zaměstnanců s cílem zlepšit věkovou a profesní strukturu při současném zachování efektivní zaměstnanosti.

Rozvíjela se také smluvně zakotvená spolupráce ČD s vybranými odbornými učiteli, středními a vysokými školami při přípravě absolventů – budoucích zaměstnanců společnosti, zaměřená na omlazení zaměstnanecké základny. ČD mají uzavřeny rámcové dohody o spolupráci s osmi vysokými školami a čtrnácti středními školami. Obsahem smluv je teoretická a praktická příprava, spolupráce na vědecko-výzkumných programech, využívání posledních poznatků vědy a techniky a jejich zavádění do provozní praxe, účast na tvorbě studijních programů a další. Významná je i spolupráce na odborné výchově a celoživotním vzdělávání se zaměřením na realizaci kariérových drah a podíl na zadávání témat bakalářských, diplomových a dizertačních prací.

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

Oproti roku 2004 se průměrný evidenční počet zaměstnanců ČD přepočtený na plně zaměstnané snížil o 8593 osob (z 73 825 na 65 232). Fyzický počet zaměstnanců k 31. 12. 2005 činil 62 438 osob a oproti roku 2004 se snížil o 9557.

### Vývoj průměrného evidenčního počtu zaměstnanců přepočtený na plně zaměstnané v letech 1993 až 2005 \*)



\*) Údaje za období let 1993 až 2002 se vztahují ke státní organizaci České dráhy.



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

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

V roce 2005 dosáhla průměrná mzda ze mzdových nákladů bez ostatních osobních nákladů u ČD výše 19 411 Kč. Ve srovnání s rokem 2004 to znamená nominální nárůst o 5,1 %.

V souladu s platnými právními předpisy byl v roce 2005 Sociální fond ČD využíván pro zaměstnance organizace především:

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

Na ČD působí šest odborových organizací, jak multiprofesních, tak zastupujících pouze profesní skupiny zaměstnanců. Podniková kolektivní smlouva, která upravuje individuální a kolektivní vztahy mezi zaměstnavatelem a zaměstnanci, jakož i vzájemné vztahy mezi odborovými organizacemi a zaměstnavatelem, byla uzavřena od 1. června 2005 s platností do konce tohoto roku.

V roce 2005 byl zpracován a schválen představenstvem Etický kodex Českých drah, který představuje souhrn etických principů, norem a požadavků, které jsou zavazující pro zaměstnance. Tento kodex je konkretizací etických hodnot společnosti, jejich vizí a poslání.

### **Železniční zdravotnictví**

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

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

## Společnost a okolí

### Mezinárodní vztahy

Intenzivním zapojením do činnosti mezinárodních organizací a úspěšně se rozvíjející dvoustrannou a mnohostrannou spoluprací ČD přispívaly k vytvoření optimálních podmínek pro integraci českého železničního systému do evropských struktur, a napomáhaly tak vytvoření podmínek, které jim umožní obstát v tvrdé konkurenci jak v rámci Evropské unie, tak i v kvalitativně novém prostředí, které vznikne po úplné aplikaci evropské železniční legislativy.

Zájmy ČD byly prosazovány zejména ve dvou nejvýznamnějších mezinárodních železničních organizacích – Společenství evropských železnic (CER) a v Mezinárodní železniční unii (UIC).

Pro zapojení ČD do činnosti CER byla charakteristická snaha o prosazování vlastních stanovisek v dokumentech celoevropské platnosti. Českým drahám se rovněž daří maximálně využívat aktivní podporu CER při projednávání důležitých otázek spojených s jejich rozvojem v pracovních orgánech EU.

V roce 2005 byla dokončena reforma UIC, na jejíž přípravě a realizaci se ČD aktivně podílely. Cílem této reformy bylo přizpůsobit UIC jednak zásadním změnám evropského železničního dopravního systému a jednak i očekávanému rozšiřování EU o další země východní Evropy. Reformované UIC se soustřeďuje především na světové aktivity. Pokud jde o řešení technických otázek železniční dopravy, UIC úzce spolupracuje jak s Evropskou železniční agenturou (ERA), tak i s Evropskou komisí, na něž tato problematika postupně přechází.

České dráhy jsou zastoupeny ve Správní radě a v pracovních orgánech Evropské asociace pro železniční interoperabilitu (AEIF). Prostřednictvím svých zástupců hájí zájmy ČD při zpracování technických specifikací interoperability pro konvenční železniční dopravu.

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

V roce 2005 se konala také řada významných mezinárodních akcí s aktivní účastí Českých drah:

- kongres Eurailfreight 2005 v Mnichově, jehož součástí byl i kulatý stůl o rozvoji nákladní dopravy v Evropě, na němž vystoupil předseda představenstva a generální ředitel ČD Ing. Josef Bazala,
- dvoustranné jednání na nejvyšší úrovni mezi ČD a ÖBB Holding o perspektivách vzájemné spolupráce v rámci liberalizovaného trhu,
- summit vrcholných představitelů evropských železnic v Petrohradě,
- setkání generálních ředitelů železnic visegrádské čtyřky v Maďarsku,
- veletrh RailTech v Dortmundu s účastí předsedy představenstva a generálního ředitele ČD Ing. Josefa Bazaly,
- konference o vysokorychlostní dopravě Eurailspeed v Miláně.

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

**Ochrana životního prostředí**

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

Všeobecně uznávanou předností železniční dopravy je její šetrnost a ohleduplnost vůči životnímu prostředí. Železnice potřebuje k přemístění stejného množství zboží ve srovnání se silniční dopravou podstatně menší zábor půdy, spotřebuje výrazně méně energie, způsobuje méně exhalací a méně hluku. Přitom je nesrovnatelně bezpečnější a odolnější vůči vnějším vlivům. Železniční doprava zdaleka nevyčerpala své technologické možnosti a v podmínkách hustě osídlené Evropy je jediným druhem dopravy, který nabízí východisko k řešení systému přemístování osob a zboží slučitelné se zásadami trvale udržitelného rozvoje. Předpokladem pro plné uplatnění železnice na přepravním trhu je však harmonizace podmínek podnikání v dopravě a internalizace externích nákladů dopravy.

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

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

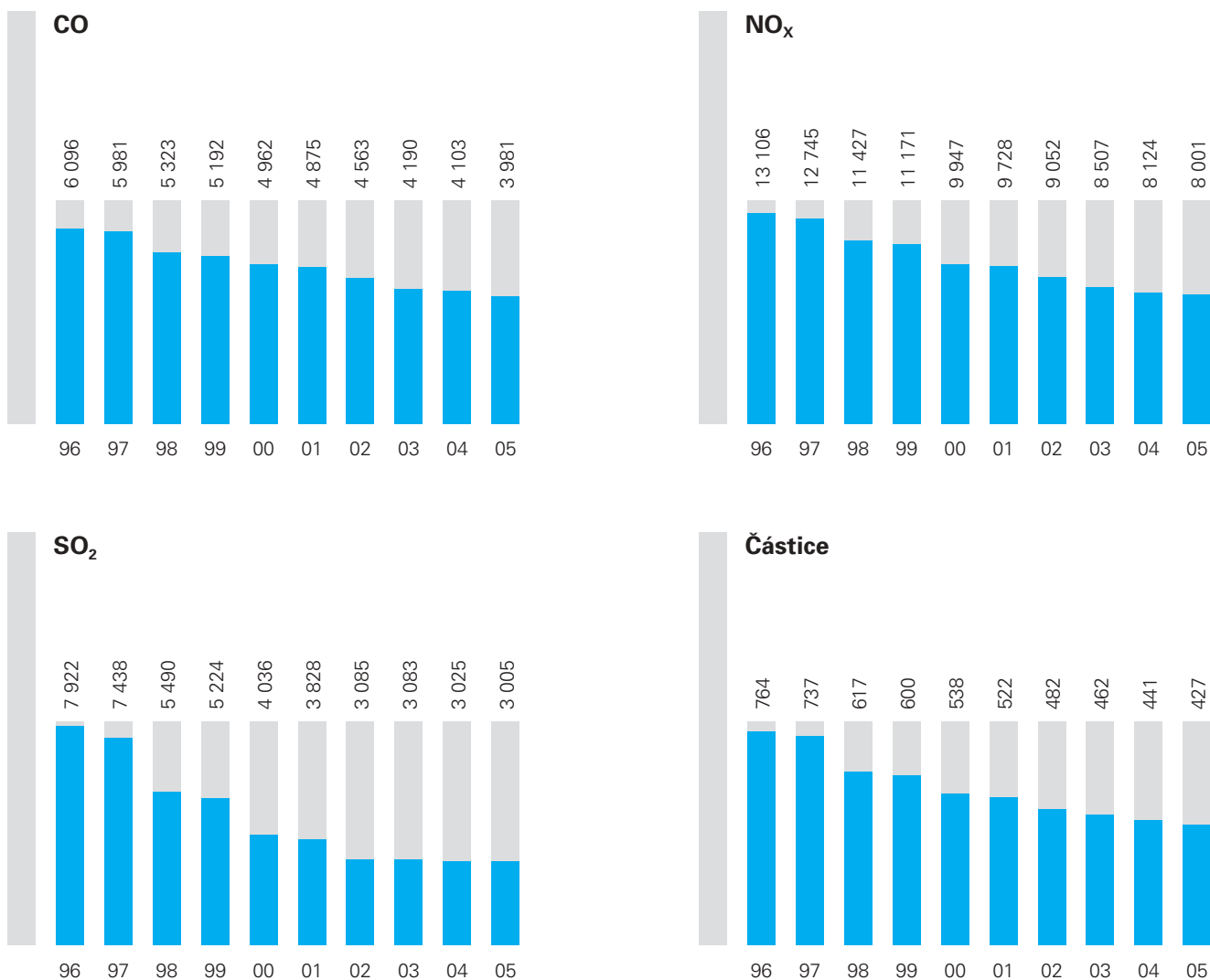
V rámci svých aktivit v oblasti ochrany životního prostředí se ČD snaží snižovat spotřebu pitné i užitkové vody, usilují o redukci objemu emisí škodlivin do ovzduší, ochrany půdy a vody, snižování hlukové zátěže a pečují o zeleň podél železničních tratí. Jako jedna z mála firem v České republice mají ČD zavedený vnitřní účetní systém umožňující sledování nákladů na ochranu životního prostředí a každoročně zpracovávají vnitřní ekologický audit, jehož výsledky jsou využívány pro statistické účely dané zákonem. Rovněž je u ČD vybudován základní informační systém v oblasti ochrany jednotlivých složek životního prostředí založený na SW EisProW. Tento systém je plně a dlouhodobě využíván a pro rok 2006 je připravována síťová verze. V roce 2005 pokračovaly ČD v projektu zavádění environmentálního manažerského systému podle ISO 14001. V závěru roku 2005 proběhla úspěšná recertifikace tohoto systému v železničním uzlu Liberec, zahrnujícím Depo kolejových vozidel (DKV), stanici (žst) i Správu dopravní cesty (SDC), s dalším rozšířením systému na pracoviště Lanové dráhy Horní Hanychov – Ještěd, Horní Růžodol a Debř u Mladé Boleslavi. Z oblasti mezinárodní spolupráce při řešení ekologické problematiky z provozu železniční dopravy nelze opominout účast ČD v komisích expertů pro životní prostředí (UIC) a ekologii a kombinovanou dopravu (OSŽD).

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

Rok	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
CO	3 981	4 103	4 190	4 563	4 875	4 962	5 192	5 323	5 981	6 096
NO <sub>x</sub>	8 001	8 124	8 507	9 052	9 728	9 947	11 171	11 427	12 745	13 106
SO <sub>2</sub>	3 005	3 025	3 083	3 085	3 828	4 036	5 224	5 490	7 438	7 922
Částice	427	441	462	482	522	538	600	617	737	764

\*) Údaje za období let 1996 až 2002 se vztahují ke státní organizaci České dráhy.

Graf vývoje emisí škodlivin do ovzduší z provozu železniční dopravy (tuny)



V roce 2005 jsme na činnost související s ochranou jednotlivých složek životního prostředí vynaložili více než 426,5 mil. Kč, z toho pak 164,7 mil. Kč na investice (bez nákladů na stavbu koridorů). Zároveň jsme snížili počet středních zdrojů znečišťování o 7 a počet technologických zdrojů znečišťování o 9. Ve srovnání s rokem 2004 jsme také snížili produkci odpadů o 14 tis. tun.

## Společenská odpovědnost Českých drah, a.s.

České dráhy jako jeden z nejvýznamnějších podnikatelských subjektů v ČR cítí společenskou odpovědnost za vývoj ČR a nutnost angažovat se v oblastech podpory celospolečensky významných projektů a charity.

### Charitativní projekty

V této oblasti lze zmínit například partnerství s nadačním fondem Plaváček. Součástí marketingové spolupráce je vystupování dětí na společenských akcích Českých drah. V jejich rámci dostávají prostor nadaní plaváčci, podporu zde nachází i projekt Vítr do plachet. Mnohé talentované děti, které se ocitly bez rodin, si tak mohou plnit své tajné sny. Děti zároveň vstupují aktivně a pozitivně do společenského života a cítí otevřený a přátelský zájem, ocenění a podporu světa dospělých, což jistě prospěje jejich budoucímu plnohodnotnému životu.

Na stejnou sociální skupinu dětí je zaměřena internetová dražba obrázků, jejichž autory jsou děti z dětských domovů. Projekt nazvaný Vlak štěstí a naděje připravily společnosti České dráhy a Siemens pod patronací Federace dětských domovů ČR. Obrázky byly nabízeny za jednotnou vyvolávací cenu 300 Kč, dražba každého z nich trvala 7 dní od prvního příhozu. V roce 2005 tak putovalo na konta dětských domovů téměř 250 000 Kč.

Konkrétní podporou kulturního života v menších městech je putovní kino na kolejích – kinematovlak. Za jeho vznikem stojí kromě Českých drah organizátoři zlínského Mezinárodního festivalu filmů pro děti a mládež. V několika týdnech předcházejících jeho konání tak mohly děti předškolního a školního věku zdarma navštívit filmová představení i tam, kde již nefunguje kino.

### Environmentální politika

Součástí společenské odpovědnosti Českých drah je rovněž snaha o snižování přímých i nepřímých vlivů na životní prostředí. Vedení společnosti na základě rozvoje společnosti a s vědomím odpovědnosti k životnímu prostředí vyhlásilo environmentální politiku. Její hlavní cíle jsou:

- dodržovat platnou legislativu ochrany životního prostředí a další požadavky a závazky, které regulují činnost společnosti;
- vytvářet podmínky pro zavedení a neustálé zlepšování systému environmentálního řízení a environmentálního profilu společnosti;
- zahrnovat kritéria ochrany životního prostředí do všech činností včetně obchodních aktivit;
- předcházet vzniku znečištění a trvale snižovat znečišťování životního prostředí včetně minimalizace vzniku odpadu;
- optimálně využívat přírodní zdroje, suroviny, vodu a energie;
- vytvářet podmínky pro omezování pracovních rizik a zajištění bezpečnosti práce zaměstnanců;
- vytvářet podmínky pro vzdělávání zaměstnanců v oblasti ochrany životního prostředí;
- pravidelně a otevřeně vyhodnocovat plnění environmentálních cílů a seznamovat partnery i širokou veřejnost s výsledky naší péče o životní prostředí;
- spolupracovat na omezování nepřímých vlivů na životní prostředí vznikajících jako důsledek společné činnosti Českých drah, a.s., a jejich dodavatelů a partnerů.

## Činnosti konsolidovaných společností

### ČD-T

Nejvýznamnější událostí roku 2005 se stalo uzavření smlouvy mezi ČD, a.s., a ČD-T, a.s., o vkladu odštěpného závodu Telematika do společnosti ČD - Telekomunikace a.s. Tímto byl k 1. 4. 2005 realizován jeden ze strategických záměrů ČD, tj. získání majoritního podílu v ČD-T, čímž bylo sledováno získání kontroly nad vysokokapacitní optickou sítí, zefektivnění činností a dosažení úspor nákladů ČD, zabezpečení předpokladů dalšího rozvoje informatiky a telekomunikací pro potřeby ČD a vytvoření silné společnosti na trhu aplikací, systémových integrátorů a telekomunikací, která bude schopná konkurenčně i ekonomicky samostatného působení na trhu IT technologií, telekomunikací a telematických služeb.

Ve společnosti byla ihned po vkladu zahájena implementace integrovaného systému managementu (IMS), zahrnujícího subsystémy řízení jakosti podle ČSN EN ISO 9001:2001 (QMS), řízení dopadů do životního prostředí podle ČSN EN ISO 14001:2005 (EMS) a řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci OHSaS 18001:1999 (SMS).

Ještě v průběhu roku 2005 obdržela ČD-T certifikáty na všechny 3 zaváděné systémy. Certifikáty potvrzují, že ČD-T je společností, v níž jsou zavedeny takové postupy, které zaručují zákazníkům kvalitu produktu, zaměstnancům zdravé a bezpečné pracovní prostředí a šetrné zacházení s prostředím, v němž společnost působí. ČD-T nyní splňuje požadavky, které jsou kladeny na uchazeče o rozsáhlé veřejné zakázky vypisované veřejnou správou.

Hlavním předmětem podnikání ČD-T je poskytování komplexních telematických služeb, provozování, údržba a servis zařízení IT, telekomunikačních zařízení a sítí, poradenství, systémová integrace, vývoj a provozování informačních systémů a zpracování a uchování informací.

ČD-T vystupuje na základě smluvního vztahu jménem ČD, a.s., jako provozovatele dráhy v záležitostech týkajících se sdělovacího zařízení pro přenos informací podle § 9, bodu e) vyhlášky č. 177/1995 Sb., stavebního a technického řádu drah v platném znění s výjimkou zařízení rozhlasových, hodinových, průmyslové televize a požární signalizace.

V souladu s tím, jak široce je vymezen předmět podnikání ČD-T, je široké i spektrum produktů a služeb, které společnost nabízí na trhu. Jedná se o síťové a manažerské IS (SMIS), SAP, dopravní IS (DIS), provoz aplikací (PA), servis infrastruktury, elektronické komunikace a poradenství.

S cílem zvýšit produktivitu byl v průběhu roku 2005 snížen počet zaměstnanců o 12,5 %. K největší redukci zaměstnanosti došlo jednorázově k 1. 4. 2005, tedy v bezprostřední souvislosti s vkladem ČD, a.s.

ČD-T realizuje aktivity v oblasti výzkumu a vývoje jednak jako subdodavatel, účastní se projektů zaměřených na rozvoj železničního dopravního podnikání a železniční dopravní cesty, v nichž jako nositel a příjemce vystupují ČD, a.s., a dále vlastní aktivity, které se vztahují k vlastnímu předmětu podnikání společnosti; především se jedná o vývoj SW aplikací. V oblasti nákladní dopravy se ČD-T podílela na řešení mezinárodních projektů POLCORRIDOR LOGCHAIN (koncept intermodálního spojení severní a jihovýchodní Evropy) a TREND (evropská interoperabilita v nákladní dopravě). Významnou aktivitou ČD-T je implementace systému GSM-R do prostředí ČD. Tradičně nejvíce vývojových kapacit ČD-T je věnováno vývoji SW aplikací, jako POVOZ (sledování pohybu vozidel a nákladů po dopravní síti), ÚDIV (dirigování nákladních vagonů), CNP (centrální nákladní pokladna) a SPONA (vyhledávání spojení v nákladní dopravě).

V roce 2005 dosáhla společnost ČD-T výsledku hospodaření před zdaněním 28,797 mil. Kč.

### TSS

Traťová strojní společnost, a.s. (TSS), se podílí na údržbě, modernizaci a výstavbě koridorů a ostatních železničních tratí. Část aktivit je orientována také na činnost v zahraničí. Opravárenská střediska TSS zajišťují údržbu a opravy strojů a realizují rekonstrukce spojené zpravidla se zvýšením užitných vlastností strojů a zařízení. TSS je držitelem Certifikátu managementu kvality EN ISO 9001:2000 v oblasti „Práce strojů a mechanismů při stavbě a údržbě železničních tratí“.

Hlavní cíle roku 2005 u TSS zahrnovaly kladné hospodaření firmy, realizaci organizační změny s cílem omezit kompetence ředitelů závodů a snížit počet zaměstnanců a realizaci cíle projektu pro vstup strategického partnera do TSS.

S platností od 1. 11. 2005 byla realizována organizační změna, jejímž základem je přechod z třístupňového řízení na dvoustupňové řízení. Došlo ke zrušení funkcí ředitelů závodů a jejich aparátů a k posílení kompetencí vedení společnosti vzhledem k odpovědnosti za výsledky hospodaření. Taktéž byl završen proces řízení z jednoho místa a centralizace činností, kdy po oblasti personální a ekonomické se takto zajišťuje řízení činností v oblasti obchodní, provozní, opravárenské i technologických přeprav.

Na základě schváleného Projektu založení dceřiné společnosti Českých drah, a.s. – Traťové strojní společnosti, a.s., a v souladu se závěry jednání řídicího výboru ČD, a.s., dne 22. 9. 2004 byl formou výběrového řízení uskutečněn výběr strategického partnera do TSS. Představenstvo ČD, a.s., dne 4. 10. 2005 schválilo ŽS Brno, a.s., jako vítěze výběrového řízení.

V roce 2005 dosáhla TSS výsledku hospodaření před zdaněním 31,3 mil. Kč.

### VUZ

Základní činností Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ) je především poskytování služeb akreditovaného zkušebnictví a další odborné činnosti v kolejové dopravě. Určitou část základní činnosti představují výzkumné, vývojové a expertní práce, v menší míře i projektování a výroba speciálních zařízení.

Zkušební laboratoř VUZ (ZL) prováděla zkoušky v souladu s udělenou akreditací a odsouhlasenými smluvními podmínkami v působnosti svých šesti odborných pracovišť – kolejová vozidla, energetika, řízení a zabezpečení, infrastruktura, materiály, dynamický zkušební stav. Mezi významné zákazníky patří zejména ČD, SŽDC, tuzemští i zahraniční výrobci kolejových vozidel. Odborné oblasti VUZ (kolejová vozidla, energetika, řízení a zabezpečení, infrastruktura, materiály a konstrukce) plnily svoji činnost dle smluvně uzavřených zakázek. Jedná se zejména o expertní činnosti, zastupování ČD v mezinárodních expertních výborech zaměřených na dílčí problémy železniční techniky, činnost v národních a mezinárodních normalizačních týmech, zapojení do řešení mezinárodních projektů, o výzkumně vývojové aktivity a v menší míře o projektování a zajišťování výroby speciálních přípravků a zařízení. Mezi významné zákazníky patří, obdobně jako u Zkušební laboratoře, zejména ČD, SŽDC, tuzemští i zahraniční výrobci kolejových vozidel a železniční technologie. V roce 2005 byly postupně vytvářeny nezbytné předpoklady a dokumenty pro předložení žádosti na Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a ostatní zkušebnictví (UNMZ) o udělení statutu autorizované, resp. notifikované osoby ve smyslu zákona č. 22/1997 Sb. k hodnocení a posuzování shody, resp. posuzování vhodnosti použití prvků, součástí a subsystémů z hlediska interoperability evropského železničního systému. Na přípravě technických podkladů se podílely rovněž Zkušební laboratoř a jednotlivé odborné oblasti. V závěru roku byla žádost na UNMZ odeslána. VUZ v roce 2005 úspěšně dokončil audit Certifikačního orgánu pro výrobky (COV) včetně rozšíření rozsahu jeho činnosti ve vazbě na připravovanou činnost AO/NO a vytvořil Certifikační orgán pro systémy jakosti (COSJ), jehož akreditace se připravuje na rok 2006. Činnost Železničního zkušebního okruhu ve Velimi (ŽZO) byla zaměřena na zkoušky lokomotiv firmy Siemens, jednotek Alstom, jednotky Talent pro Railmotive, jednotky Talent firmy Bombardier, patrových elektrických jednotek firmy Siemens, motorové lokomotivy firmy ČMKS a zkoušky pilotních projektů European Train Control System (ETCS). Kromě poskytovaných služeb se činnost ŽZO soustředila na rekonstrukci, kolaudaci a homologaci trati ŽZO na provozní rychlost 200 km/h. Pokračovaly rovněž práce na zlepšení technických parametrů napájecí stanice, které se realizují po etapách.

V roce 2005 dosáhl VUZ výsledku hospodaření před zdaněním 7,2 mil. Kč.

## Rozvaha

V období od 31. 12. 2004 do 31. 12. 2005 se hodnota dlouhodobého majetku ČD zvýšila o 2,96 mld. Kč a dosáhla 41,69 mld. Kč, tj. 83 % z celkových aktiv. Oběžná aktiva ČD tvořená zásobami, pohledávkami a krátkodobým finančním majetkem se v období od 31. 12. 2004 do 31. 12. 2005 snížila o 0,3 mld. Kč na hodnotu 8,24 mld. Kč, tj. 16 % z celkových aktiv. Hodnota vlastního kapitálu ČD se v účetním období snížila o 0,4 mld. Kč na 37,1 mld. Kč, tj. 74 % z celkových pasiv. Základní kapitál ČD činil 20,00 mld. Kč, tj. 40 % z celkových pasiv. Cizí zdroje se ve sledovaném období zvýšily o 3,1 mld. Kč na 12,7 mld. Kč, tj. 25 % z celkových pasiv.

## Investiční činnost ČD

Plán použití vlastních zdrojů na pořízení dlouhodobého majetku (investice) vycházel ze schváleného Podnikatelského plánu Českých drah pro rok 2005 a byl stanoven ve výši 1 471,3 mil. Kč. Cizí zdroje ze SFDI z celkového plánu investiční činnosti pro rok 2005 byly stanoveny ve výši 651,9 mil. Kč. Uvedené prostředky jsme obdrželi na investice na majetku naší společnosti od SŽDC na základě smlouvy uzavřené mezi SFDI, SŽDC a ČD. Plán úvěrů ve výši 2 967,6 mil. Kč byl určen na úhradu nových a modernizovaných kolejových vozidel pro osobní a nákladní dopravu. Cizí zdroje od společnosti EUROFIMA ve výši 1 394,3 mil. Kč byly určeny na financování osobních vozů 1. a 2. třídy, elektrických jednotek řady 471 a záloh na třísystemové elektrické lokomotivy řady 380.

Celkově byly investice čerpány ve výši 6 098,3 mil. Kč, což činilo 94,0 % podnikatelského plánu.

### Investiční činnost (mil. Kč)

	2005	2004	2003	Index 05/04
Investice celkem	<b>6 098,3</b>	5 484,0	2 683,1	1,11
– z toho osobní doprava	<b>3 174,9</b>	2 488,8	1 081,6	1,28
– z toho nákladní doprava	<b>485,4</b>	289,5	4,7	1,68
– z toho infrastruktura	<b>1 573,8</b>	2 581,0	1 191,3	0,61
– z toho ostatní	<b>864,2</b>	124,7	405,5	6,93
Investiční dotace	<b>443,9</b>	1 149,6	1 053,3	0,39
Vlastní investice	<b>5 654,4</b>	4 334,4	1 629,8	1,30

## Výkaz zisku a ztráty

Výsledku hospodaření ČD za rok 2005 bylo dosaženo při celkových tržbách a výnosech 45 428 mil. Kč a při celkových nákladech 46 018 mil. Kč včetně účetních odpisů 2395 mil. Kč. Oproti podnikatelskému plánu bylo dosaženo nižších tržeb a výnosů o 1019 mil. Kč, tj. plnění dosáhlo 97,8 %. Celkové náklady se oproti podnikatelskému plánu snížily o 1119 mil. Kč, tj. skutečnost činila 97,6 % plánu.



**Financování Českých drah**

Financování ČD bylo zajišťováno z prostředků získaných vlastní činností, z prostředků státního rozpočtu, úvěrů garantovaných státem a fondů EU.

Příspěvek na ztrátu dopravce z provozu veřejné osobní drážní dopravy, úhrada prokazatelné ztráty ze žakovského jízdného, doprovodný sociální program a výdaje v oblasti prevence krizových situací byly Českým drahám poskytovány ze státního rozpočtu prostřednictvím kapitoly Ministerstva dopravy ČR a z rozpočtů jednotlivých krajů na základě uzavřených smluv.

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

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

**Systém řízení rizik ČD**

ČD v roce 2005 využívaly zajišťovací deriváty v omezeném rozsahu a zatím jejich širší využití v nejbližší době neplánují, a to z následujících důvodů:

- K zajištění kurzového rizika používají ČD dlouhodobě tzv. „přirozený hedging“, což znamená, že pravidelné měsíční cizoměnové příjmy (zejména v EUR) se konvertují do CZK až po úhradě veškerých výdajů v EUR v daném měsíci včetně cizoměnové dluhové služby. Konverze cizích měn probíhá na základě zvláštní dohody s bankou, kdy je používán co nejvýhodnější kurz, který je v daném časovém pásmu dostupný. V roce 2005 byl podíl EUR výdajů na EUR příjmech cca 21,1%. V dalších letech se předpokládá, že se vlivem zahájení splácení investičních úvěrů vedených v EUR významně zvyšovat.
- K zajišťování úrokového rizika přistupují ČD velmi konzervativně, protože všechny stávající investiční úvěry a jim podobné cizí finanční zdroje ČD (např. EUROFIMA) jsou včetně příslušenství kryty státní zárukou. V takových případech by zajištění kurzového rizika muselo být požadováno, resp. odsouhlaseno ručitelem. Vzhledem k nízké volatilitě úrokových sazeb na bázi PRIBOR resp. EURIBOR, MF ČR jako ručitel zajištění úrokových ani kurzových rizik nepožadovalo. Úrokové sazby jsou konstruovány na plovoucí bázi EURIBOR + marže.

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

**Cenové riziko**

V roce 2005 tok finanční hotovosti v osobní dopravě ohrožovala rizika v omezené míře, a to z důvodu zabezpečení výnosů převážně na platném smluvním základě s krajskými úřady a průběžného čerpání z rozpočtové kapitoly Ministerstva dopravy ČR i přes neuzavření smlouvy o zabezpečení dopravních potřeb státu. Přepravné od cestujících a zahraničních železničních správ bylo průběžně inkasováno prostřednictvím Odúčtovny přepravních tržeb (OPT) v plné výši. V oblasti mimořádných přeprav byly tyto akce realizovány až po uhrazení zálohy. Riziko z podnikání nesou ČD v některých krajích u nedofinancovaného plnění závazku veřejné služby a u úhrady ztráty z poskytování žakovského jízdného, např. smluvně zajištěná úhrada od krajů na rok 2005 činila 4362 mil. Kč, avšak vykalkulovaná ztráta ČD byla v objemu 4816 mil. Kč a v Podnikatelském plánu 2005 se uvažovalo s objemem 4540 mil. Kč. Tento rozdíl představoval riziko pro ČD a musel se profinancovat z vlastních zdrojů ČD. Stejná situace je i v krytí ztráty od státu. Z účasti v Integrovaném dopravním systému (IDS) vyplývá riziko, že při zásadní změně objemu cestujících v železniční dopravě, zjištěné na základě přepravního průzkumu, nebudou finanční vztahy upraveny úměrně ke změně objemu cestujících. Smlouva se státem na závazek veřejné služby byla podepsána v prosinci a s krajskými úřady v měsících leden až červenec 2005, závazkem základní dopravní obslužnosti bylo kryto státem 24 % výkonů, krajskými úřady 76 %.

V oblasti nákladní dopravy byla obchodní činnost prováděna se záměrem přechodu od zákaznických tarifů ke smlouvám o ceně za přepravu a uzavření vyššího počtu víceletých smluv především s významnými zákazníky ČD. V souladu s „Cenovou politikou v nákladní přepravě ČD“ byly ceny pro rok 2005 stabilizovány a ve všech možných případech i navýšeny. Cenová politika musela být přizpůsobena situaci na přepravním trhu, kde se neustále zvyšuje konkurence privátních dopravců a kde trvá přetlak nabídky silničních dopravců.

Nákupy nových vozidel, jejich rekonstrukce, modernizace apod. včetně jejich financování z externích zdrojů jsou obvykle zakázkami nadlimitními. K jejich optimalizaci využívají ČD zákon o zadávání veřejných zakázek č. 40/2004 Sb. v platném znění. Takto dosažené ceny jsou konečné a nepodléhají dalším změnám ze strany dodavatelů (např. z důvodu inflace v daném odvětví apod.).

Pro dosažení optimální ceny oprav a rekonstrukcí dále ČD využívají opotřebené, ale opravitelné díly (např. dvojkolí, podvozky) z vozů navržených k likvidaci. Tím se snižuje cena takových oprav a rekonstrukcí.

### **Riziko likvidity**

Na úrovni ředitele finančního odboru je zřízena „Finanční komise“, která pravidelně každý týden hodnotí vývoj likvidity a tok hotovosti ve srovnání s plánem příjmů a výdajů ve vazbě na schválený „Podnikatelský plán ČD“ pro běžný rok. Na základě těchto analýz provádí rozhodnutí o úhradě závazků, o využití kontokorentního úvěru apod.

Pro vyrovnání náhlého výpadku v toku hotovosti jsou připraveny kontokorentní rámce u Komerční banky ve výši 700, resp. 640 mil. Kč a u ČSOB ve výši 600 mil. Kč. Kontokorentní rámce byly v roce 2005 využívány tak, aby byl zabezpečen rovnoměrný vývoj cash flow a použitelné zdroje umožňovaly v průběhu roku hradit závazky společnosti.

Pro krátkodobé zhodnocení finančních prostředků uložených na běžných účtech vedených u KB, a.s., je využíváno přínosů z evidenčního cash-poolingu a z krátkodobých úložek příjmů z přepravy na termínovaný vklad vedený u ČSOB Praha.

### **Kreditní riziko**

V průběhu celého hospodářského roku probíhá pravidelné týdenní monitorování pohledávek a závazků podle jednotlivých firem a délky prodlení. Zvláštní pozornost je věnována pohledávkám nad 60 dnů splatnosti. Jednou měsíčně zasedá pod vedením ředitele finančního odboru komise, která se zabývá vývojem pohledávek po splatnosti se zvláštním důrazem na pohledávky po splatnosti delší než 60 dnů.

V souvislosti s výše uvedeným využívají ČD ke zlepšení likvidity a ke snížení pohledávek a závazků aktivně politiku zápočtů vzájemných pohledávek a závazků se zvláštním zřetelem na pohledávky nad 60 dnů splatnosti. V roce 2005 byly v několika případech postoupeny rizikové pohledávky zájemcům obchodujícím s pohledávkami.

### **Plánované nástroje řízení rizik ČD v roce 2006 a následujících letech**

Společnost bude i nadále využívat výše popsané nástroje, zejména naplňování příjmových a výdajových položek dle schváleného Podnikatelského plánu akciové společnosti na rok 2006, přirozený hedging, pravidelně bude sledovat vývoj likvidity ve vztahu k vývoji pohledávek a závazků.

ČD předpokládají, že budou využívat k vymáhání obtížně doboytých pohledávek externí právní kancelář. ČD rovněž budou i nadále využívat postupování rizikových pohledávek zájemcům obchodujícím s pohledávkami.

Dosavadní vývoj ČD, a.s., od jejich vzniku v roce 2003 dokládá, že i přes složitost vývoje je firma stabilní součástí dopravního trhu jak v rámci České republiky, tak i v evropské rovině.

Rozvoj společnosti, který je vymezen v dokumentu Strategický rozvoj Českých drah, je primárně orientován na efektivní vnitřní fungování samotné firmy. Dosavadní vývoj byl ve znamení přípravy a realizace složitých procesů vnitřní přeměny firmy s cílem nastolit standardní podnikatelské principy do systému řízení společnosti. Zkvalitňování řízení společnosti bude pokračovat i v následujících letech. Současně s tím probíhají i činnosti vedoucí k posilování obchodních aktivit firmy, neboť konkurenční prostředí se neustále zostřuje.

ČD ve svém rozvoji akceptují plnohodnotné členství České republiky v Evropské unii. Z této skutečnosti vyplývá nezbytná přeměna ČD do pozice firmy, jež je nedílnou součástí vnitřního trhu Evropské unie. Otevírání železničního trhu zahraniční konkurencí s sebou přináší neopomenutelná rizika, současně však znamená pro ČD i podstatné příležitosti (zvýšení poptávky po přepravě, možnost vstupu na lukrativní zahraniční trhy). České dráhy hodlají v tomto konkurenčním boji uspět a stát se respektovanou dopravní společností v rámci evropského dopravního prostoru.

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

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

Podnikání v osobní dopravě má dva základní segmenty – dálkovou a regionální osobní dopravu. Podnikání v segmentu dálkové osobní dopravy bude směřovat k zajištění konkurenceschopné nabídky spojení mezi rozhodujícími místy v ČR a zahraničí. Snaha o obhájení pozic na trhu vede k rozčlenění výkonů dálkové osobní dopravy na výkony prováděné v nadstandardní a standardní kvalitě. Mezinárodní doprava přitom bude zajišťována především výkony v nadstandardní kvalitě.

Dominantní část výkonů v segmentu regionální osobní dopravy je realizována na principu veřejné služby. Konkurenční zahraniční dopravci a nadnárodní uskupení podnikající v tomto segmentu za našimi hranicemi se již připravují ke vstupu na trh v České republice. České dráhy hodlají podnikání v tomto segmentu postavit na spolupráci s objednateli veřejných služeb – kraji. Je záměrem orientovat strategii ČD na přiblížení nabízených produktů co nejbližší zákazníkovi – objednateli veřejné služby, potažmo cestujícím.

Rozvojový záměr na trhu nákladní dopravy je postaven na strukturálních změnách v provozu nákladní dopravy. Záměrem Českých drah je zřetelné vnitřní vymezení nákladní dopravy (včetně odstranění křížového financování) a následné vytvoření dceřiné společnosti ČD Cargo.

Obchodní nabídka bude orientována na poskytování komplexních služeb zákazníkům. Nákladní dopravu ČD je v dlouhodobějším horizontu nezbytné postavit jako jeden z článků logistického řetězce na cestě zásilky mezi odesílatelem a příjemcem. Proto jsou dále záměry v nákladní dopravě orientovány na zvýšení kvality realizovaných přeprav s cílem dodržet sjednané kvalitativní parametry. Zavádění a certifikace systému managementu kvality dle norem ISO pro vybrané činnosti jsou součástí záměrů ČD v nákladní dopravě. Jako perspektivní segment podnikání v nákladní dopravě se v uvedených souvislostech jeví oblast kombinované přepravy.

V oblasti provozování dráhy je prvořadým záměrem naplnění závazků, které na sebe ČD vzaly smluvním kontraktem uzavřeným se SŽDC na základě zákona č. 77/2002 Sb.

Vnitřní rozvoj ČD bude orientován na podporu uvedených skutečností – organizační rozvoj, rozvoj IT technologií či další vývoj vnitřní podnikové ekonomiky budou připravovány i realizovány v souladu s obchodními a strategickými záměry s důrazem na další posílení transparentnosti.

## Základní kapitál

### Výše upsaného základního kapitálu

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

### Složení akcionářů

Jediným akcionářem ČD, a.s., je stát Česká republika.

Stát vykonává práva akcionáře v akciové společnosti České dráhy prostřednictvím řídicího výboru. Řídicí výbor tvoří tři vládou písemně pověřeni zaměstnanci ministerstva dopravy a po jednom vládou písemně pověřeném zaměstnanci ministerstva financí, ministerstva obrany, ministerstva průmyslu a obchodu a ministerstva pro místní rozvoj.

### Řídicí výbor ČD, a.s., k 31. 12. 2005

**Ing. Antonín Tesařík**, předseda řídicího výboru; 1. náměstek ministra dopravy ČR  
Pověřený Usnesením vlády ČR č. 1096 ze dne 6. 11. 2002

**Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D.**, místopředseda řídicího výboru; náměstek ministra dopravy ČR  
Pověřený Usnesením vlády ČR č. 1096 ze dne 6. 11. 2002

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

**Ing. Jiří Havlíček**, člen řídicího výboru; ředitel Kabinetu ministra průmyslu a obchodu ČR  
Pověřený Usnesením vlády ČR č. 1485 ze dne 16. 11. 2005

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

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

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

### Změny ve složení řídicího výboru ČD, a.s.

Usnesením vlády ČR č. 1485 ze dne 16. 11. 2005 bylo zrušeno pověření k činnosti v řídicím výboru pro Ing. Martina Pecinu, MBA.

V roce 2005 se dozorčí rada akciové společnosti České dráhy, a.s., sešla celkem na 11 řádných a 2 mimořádných zasedáních. Na tato zasedání byli průběžně dle potřeby přizváni hosté, především členové představenstva a ředitelé příslušných odborů společnosti.

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

Dozorčí rada po náležitém uvážení udělila představenstvu řadu předchozích souhlasů v souladu s čl. 47 Stanov společnosti. Dozorčí rada udělila představenstvu společnosti předchozí souhlas k prodeji specifikovaných nemovitostí; udělila souhlas s prodejem a nákupem majetku mezi ČD, a.s., a Správou železniční dopravní cesty, s.o., v rámci narovnání majetkových vztahů vyplývajících z transformačního zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy.

Dozorčí rada dále mimo jiné udělila představenstvu předchozí souhlas k vyhlášení výběrového řízení na dodavatele vozů WLABmz a zabývala se možnostmi nasazení lůžkových vozů WLABmz v jízdním řádu 2006/2007, dále udělila předchozí souhlas k zadání veřejné zakázky na zajištění opravy vybraných konstrukčních celků a náhradních dílů železničních kolejových vozidel pro období 2. pololetí roku 2005 až 2010, jakož i předchozí souhlas s vyhlášením výběrového řízení a s uzavřením smlouvy s vybraným uchazečem o veřejnou zakázku na nákup 30 kusů elektrických třívozových stejnosměrných patrových jednotek řady 471.

Dozorčí rada dále udělila představenstvu předchozí souhlas k provedení výběrového řízení na zpětný leasing modernizovaných motorových vozů řady 854, k provedení výběrového řízení na modernizaci 250 ks železničních nákladních vozů řady Falls, k provedení výběrového řízení na dodávku technologie a zhotovení myčky kolejových vozidel v provozní jednotce Odstavné nádraží Praha jih a dále též k vyhlášení veřejné obchodní soutěže o nejhodnější návrh na uzavření smlouvy, jejímž předmětem je odkoupení 700 ks zrušených nákladních vozů z evidenčního stavu ČD, a.s., k fyzické likvidaci. Rovněž udělila představenstvu předchozí souhlas na zadání veřejné zakázky na dodávku silové elektřiny na rok 2006, předchozí souhlas s vyhlášením veřejné zakázky na dodávku koksu na rok 2006 a předchozí souhlas k provedení výběrového řízení na čištění cisternových vozů pro ČD, a.s.

Dozorčí rada rovněž v neposlední řadě udělila představenstvu předchozí souhlas k uzavření smluv se společností ČD – Telematika a.s. na zabezpečení telekomunikačních služeb a servisních služeb pro České dráhy, a.s., na rok 2005, jakož i paušální předchozí souhlas s uzavíráním smluv na dodávku služeb mezi mateřskou společností České dráhy, a.s., a dceřinými společnostmi s majoritní majetkovou účastí ČD, a.s., a to u smluv, kde výše plnění převyšuje částku 20 mil. Kč. Představenstvu byl též udělen předchozí souhlas k uzavření smlouvy na pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem drážní dopravy na celostátních drahách mezi Českou pojišťovnou, a.s., a Kooperativou, pojišťovnou, a.s., a Českými drahami, a.s., jakož i souhlas k uzavření příslušného Dodatku ke Smlouvě o kontokorentním úvěru s Československou obchodní bankou, a.s., a příslušných Dodatků ke smlouvě o kontokorentním úvěru s Komerční bankou, a.s.

Dozorčí rada se na několika svých jednáních zabývala přípravou a uvedením do provozu jednotek řady 680, dále diskutovala zkušební provoz motorové jednotky RA 1 řady 835. Zabývala se rovněž analýzou současného stavu a principy obnovy vozidlového parku v letech 2005 až 2012, jakož i obnovou a financováním kolejových vozidel pro regionální dopravu. Předmětem zájmu byly též připravené projekty na obnovu kolejových vozidel pro regionální dopravu. Dozorčí rada se zabývala naplňováním organizačních změn a předpisových opatření v oblasti provozování a údržby železničních kolejových vozidel a rovněž přijatými opatřeními k urychlení realizace připravených projektů k obnově vozidlového parku.

Dozorčí rada se zabývala projektem využití železnice pro dopravní obslužnost v Praze a okolí. Dále byla rovněž projednávána koncepce postavení Hasičské záchranné služby na železnici. Dozorčí rada věnovala pozornost též výstavbě ČD Center v Praze, zejména vybudování ČD Centra v žst. Praha – Holešovice.

Dozorčí rada věnovala zvláštní pozornost představenstvem předloženému Podnikatelskému plánu společnosti a Strategii rozvoje společnosti. Po náležitém prostudování předložených materiálů předložila představenstvu své připomínky, popř. návrhy na doplnění. Plnění Podnikatelského plánu pro rok 2005 pak průběžně vyhodnocovala. Dozorčí rada rovněž pravidelně sledovala stav hospodaření společnosti v roce 2005. Dozorčí rada se dále zabývala projektem inteligentního reportingu, jehož záměrem bylo pravidelně pro dozorčí radu a management společnosti předkládat průběžnou zprávu o hospodaření společnosti. Dozorčí rada se též důsledně zabývala koncepcí majetkového podnikání a jeho efektivností.

Dozorčí rada se mimo jiné zabývala též projektem Grandi Stazioni, s.r.o., revitalizace žst. Praha Hlavní nádraží, dále řešením lokality Praha – Smíchov a vyslovila souhlas se založením společného podniku pro přípravu, realizaci a rozvoj lokality Praha – Smíchovské nádraží. Dále se zabývala řešením lokality Praha – Masarykovo nádraží, lokality Plzeň hl. n. a dalšími revitalizačními projekty – řešení lokalit Teplice v Čechách, Ústí nad Labem, Praha – Holešovice, Havlíčkův Brod a lokality Sokolov, dále řešením lokality Františkovy Lázně, Přerov, Praha – Dejvice, Praha – Krejčířka a lokality Praha – Žižkov a rovněž udělila předchozí souhlas ke konceptům na revitalizaci budov žst. Praha hl. nádraží, Karlovy Vary hor. nádraží a Mariánské Lázně. Dozorčí rada se dále zabývala řešením lokalit České Budějovice, Kolín, Praha – Čakovice, Praha – Libeň a dále též lokality Karlovy Vary dolní nádraží, diskutovala řešení lokality Hradec Králové, Chomutov, Liberec, Most, Nymburk, Poděbrady, Praha – Braník a Praha – Krč. Věnovala pozornost projektu podnikání ČD v regionální osobní dopravě v Praze a středních Čechách a na několika zasedáních se zabývala projektem Churchill Square společnosti CR-City, a.s.

Dozorčí rada projednávala přístup Českých drah, a.s., k předpokládané privatizaci společnosti Cargo Slovakia, a.s., a podpořila aktivní účast Českých drah, a.s., na procesu privatizace společnosti Cargo Slovakia, a.s.

Dozorčí rada věnovala pozornost organizačním změnám Českých drah směřujícím k holdingovému uspořádání, postupu zakládání dceřiných společností Českých drah, a.s., v roce 2005, dále pak záměru založit společnost ČD travel, s.r.o., a záměru založit společnost Dopravní vzdělávací institut, a.s. Projednávala dále stav a současnou činnost Traťové strojní společnosti, a.s., Podnikatelský plán Traťové strojní společnosti, a.s., a řešení aktuální situace v této společnosti, jakož i postup a činnost společnosti ČD travel, s.r.o., a současnou situaci společnosti RAILREKLAM, s.r.o.

Dozorčí radou bylo projednáváno řešení daňového nedoplatku za sociální a zdravotní pojištění bývalých zaměstnanců ČD, uvolňovaných na základě sociálního programu podle usnesení vlády v roce 2002. Zabývala se materiálem Hospodaření s majetkem, za který odpovídá Odbor majetkového podnikání GŘ ČD a podnikají s ním Správy dopravní cesty nebo jiné výkonné jednotky, a uložila představenstvu společnosti realizovat kroky vedoucí k vyšší efektivitě nakládání s nemovitým majetkem. Dále byla předmětem zájmu krátkodobá a střednědobá opatření ke zvýšení konkurenceschopnosti Českých drah s cílem dosáhnout kladného hospodářského výsledku v roce 2006. Dozorčí rada se též zajímala o koncepci personalistiky a projednávala racionalizační opatření v infrastruktuře. Zabývala se rovněž postupem racionalizace a čerpáním investičních prostředků od Státního fondu dopravní infrastruktury na investiční činnost k racionalizačním opatřením na základě dohody mezi ČD, a.s., a Správou železniční dopravní cesty, s.o.

Dozorčí rada diskutovala rozklíčování nákladů v osobní dopravě podle požadavku jednotlivých regionů.

Dozorčí rada se rovněž zabývala projektem založení dceřiné společnosti Výzkumný Ústav Železniční, a.s., udělila předchozí souhlas představenstvu společnosti s vkladem části podniku Českých drah, a.s., pro založení Výzkumného Ústavu Železničního, a.s., a schválila návrh Smlouvy o vkladu části podniku.

Dozorčí rada se zabývala financováním od společnosti EUROFIMA pro rok 2005 a udělila předchozí souhlas představenstvu k přijetí úvěru ve výši 45 mil. EUR od společnosti EUROFIMA v roce 2005. Dále se zabývala podnikatelským plánem akciové společnosti České dráhy pro rok 2006 a tento plán následně schválila.

Závěrem dozorčí rada konstatuje, že v rámci své kontrolní činnosti v roce 2005 neshledala žádná porušení právních předpisů a Stanov společnosti, a to jak ze strany vrcholného vedení společnosti, tak jejího představenstva nebo pověřených řídicích pracovníků.



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

**Zpráva nezávislého auditora pro akcionáře společnosti České dráhy, a.s.**

Se sídlem: nábreží L. Svobody 1222, Praha 1, 110 15  
Identifikační číslo: 70994226  
Hlavní předmět podnikání: provozování železniční dopravy a provozování železniční dopravní cesty

**Účetní závěrka**

Na základě provedeného auditu jsme dne 11. května 2006 vydali k účetní závěrce, která je součástí této výroční zprávy na stranách 97 až 130, zprávu následujícího znění:

„Provedli jsme audit přiložené účetní závěrky společnosti České dráhy, a.s., k 31. prosinci 2005. Za sestavení účetní závěrky je odpovědné představenstvo společnosti. Naší odpovědností je vyjádřit výrok k účetní závěrce jako celku na základě provedeného auditu.

Náš audit jsme provedli v souladu se zákonem o auditorech a Mezinárodními auditorskými standardy a souvisejícími aplikačními doložkami Komory auditorů České republiky. Tyto standardy vyžadují, aby auditor naplánoval a provedl audit tak, aby získal přiměřenou jistotu, že účetní závěrka neobsahuje významné nesprávnosti. Audit zahrnuje výběrovým způsobem provedené posouzení důkazních informací prokazujících částky a informace uvedené v účetní závěrce. Audit též zahrnuje posouzení použitých účetních metod a významných odhadů provedených vedením a dále posouzení celkové prezentace účetní závěrky. Jsme přesvědčeni, že provedený audit poskytuje přiměřený podklad pro vyjádření výroku auditora.

Podle našeho názoru účetní závěrka ve všech významných ohledech podává věrný a poctivý obraz aktiv, pasiv a finanční situace společnosti České dráhy, a.s., k 31. prosinci 2005 a nákladů, výnosů a výsledků jejího hospodaření za rok 2005 v souladu s účetními předpisy České republiky.“

**Konsolidovaná účetní závěrka**

Na základě provedeného auditu jsme dne 23. června 2006 vydali ke konsolidované účetní závěrce, která je součástí této výroční zprávy na stranách 61 až 96, zprávu následujícího znění:

„Provedli jsme audit přiložené konsolidované účetní závěrky společnosti České dráhy, a.s., k 31. prosinci 2005. Za sestavení konsolidované účetní závěrky je odpovědné představenstvo společnosti. Naší odpovědností je vyjádřit výrok ke konsolidované účetní závěrce jako celku na základě provedeného auditu.

Náš audit jsme provedli v souladu se zákonem o auditorech a Mezinárodními auditorskými standardy a souvisejícími aplikačními doložkami Komory auditorů České republiky. Tyto standardy vyžadují, aby auditor naplánoval a provedl audit tak, aby získal přiměřenou jistotu, že konsolidovaná účetní závěrka neobsahuje významné nesprávnosti. Audit zahrnuje výběrovým způsobem provedené posouzení důkazních informací prokazujících částky a informace uvedené v konsolidované účetní závěrce. Audit též zahrnuje posouzení použitých účetních metod a významných odhadů provedených vedením a dále posouzení celkové prezentace konsolidované účetní závěrky. Jsme přesvědčeni, že provedený audit poskytuje přiměřený podklad pro vyjádření výroku auditora.

Podle našeho názoru konsolidovaná účetní závěrka ve všech významných ohledech podává věrný a poctivý obraz aktiv, pasiv a finanční situace konsolidačního celku společnosti České dráhy, a.s., k 31. prosinci 2005 a nákladů, výnosů a výsledků jejího hospodaření za rok 2005 v souladu s účetními předpisy České republiky.“

**Zpráva o vztazích**

Výroční zpráva neobsahuje zprávu o vztazích mezi ovládající a ovládanou osobou a o vztazích mezi ovládanou osobou a ostatními osobami ovládanými stejnou ovládající osobou za rok 2005. Názor společnosti zakládající toto rozhodnutí představenstva společnosti je uveden na straně 132 výroční zprávy.

**Výroční zpráva**

Ověřili jsme též soulad výroční zprávy s výše uvedenou účetní závěrkou. Za správnost výroční zprávy je odpovědné představenstvo společnosti. Naším úkolem je vydat na základě provedeného ověření výrok o souladu výroční zprávy s účetní závěrkou.

Ověření jsme provedli v souladu se zákonem o auditorech a Mezinárodními auditorskými standardy a souvisejícími aplikačními doložkami Komory auditorů České republiky. Tyto standardy vyžadují, aby auditor naplánoval a provedl ověření tak, aby získal přiměřenou jistotu, že informace obsažené ve výroční zprávě, které popisují skutečnosti, jež jsou též předmětem zobrazení v účetní závěrce, jsou ve všech významných ohledech v souladu s příslušnou účetní závěrkou. Jsme přesvědčeni, že provedené ověření poskytuje přiměřený podklad pro vyjádření výroku auditora.

Podle našeho názoru jsou informace uvedené ve výroční zprávě ve všech významných ohledech v souladu s výše uvedenou účetní závěrkou.

V Praze dne 21. července 2006

Auditorská společnost:  
**Deloitte s.r.o.**  
osvědčení č. 79

Odpovědný auditor:  
**Michal Petrman**  
osvědčení č. 1105

zastoupená:  
**Michal Petrman**  
jednatel



**KONSOLIDOVANÁ ÚČETNÍ ZÁVĚRKA K 31. 12. 2005**

Název mateřské společnosti: České dráhy, a.s.  
Sídlo: nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, 110 15  
Právní forma: akciová společnost  
IČ: 70994226

**Součástí konsolidované účetní závěrky:**

Konsolidovaná rozvaha  
Konsolidovaný výkaz zisku a ztráty  
Konsolidovaný přehled o změnách vlastního kapitálu  
Konsolidovaný přehled o peněžních tocích  
Konsolidovaná příloha

Konsolidovaná účetní závěrka byla sestavena dne 14. 6. 2006.

**Statutární orgán účetní jednotky**

Ing. Vladimír Filip  
člen představenstva a náměstek GŘ pro ekonomiku



Ing. Jiří Kolář, Ph.D.  
člen představenstva a náměstek GŘ pro osobní dopravu



## Konsolidovaná rozvaha v plném rozsahu k datu 31. 12. 2005 (v tis. Kč)

	31. 12. 2005	31. 12. 2004
	Netto	Netto
<b>AKTIVA CELKEM</b>	<b>51 069 261</b>	<b>47 305 248</b>
<b>B. Dlouhodobý majetek</b>	<b>42 221 574</b>	<b>38 733 006</b>
<b>B.I. Dlouhodobý nehmotný majetek</b>	<b>514 127</b>	<b>158 785</b>
B.I.1. Zřizovací výdaje	1 093	–
B.I.2. Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	–	754
B.I.3. Software	29 909	41 338
B.I.4. Ocenitelná práva	242 898	58
B.I.7. Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	240 227	116 635
<b>B.II. Dlouhodobý hmotný majetek</b>	<b>41 408 816</b>	<b>37 731 603</b>
B.II.1. Pozemky	7 451 394	8 015 279
B.II.2. Stavby	11 449 185	9 408 404
B.II.3. Samostatné movité věci a soubory movitých věcí	16 088 051	15 805 413
B.II.6. Jiný dlouhodobý hmotný majetek	4 140	3 940
B.II.7. Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	4 712 878	2 058 057
B.II.8. Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	1 694 847	2 440 510
B.II.9. Oceňovací rozdíl k nabytému majetku	8 321	–
<b>B.III. Dlouhodobý finanční majetek</b>	<b>353 022</b>	<b>310 752</b>
B.III.1. Podíly v ovládaných a řízených osobách	51 956	32 353
B.III.2. Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	5 829	3 170
B.III.3. Ostatní dlouhodobé cenné papíry a podíly	275 237	275 229
B.III.6. Pořizovaný dlouhodobý finanční majetek	20 000	–
<b>B.IV. Konsolidační rozdíly</b>	<b>-54 391</b>	<b>-60 589</b>
B.IV.2. Záporný konsolidační rozdíl	-54 391	-60 589
<b>B.V. Cenné papíry a podíly v ekvivalenci</b>	<b>–</b>	<b>592 455</b>
<b>C. Oběžná aktiva</b>	<b>8 731 637</b>	<b>8 552 124</b>
<b>C.I. Zásoby</b>	<b>1 936 511</b>	<b>1 776 855</b>
C.I.1. Materiál	1 891 397	1 661 560
C.I.2. Nedokončená výroba a polotovary	16 024	14 182
C.I.4. Zvířata	3	3
C.I.5. Zboží	6 549	5 226
C.I.6. Poskytnuté zálohy na zásoby	22 538	95 884
<b>C.II. Dlouhodobé pohledávky</b>	<b>52 596</b>	<b>5 317</b>
C.II.1. Pohledávky z obchodních vztahů	27	–
C.II.5. Dlouhodobé poskytnuté zálohy	4 081	3 239
C.II.7. Jiné pohledávky	23 702	2 078
C.II.8. Odložená daňová pohledávka	24 786	–
<b>C.III. Krátkodobé pohledávky</b>	<b>4 718 421</b>	<b>4 657 972</b>
C.III.1. Pohledávky z obchodních vztahů	3 143 947	2 877 328
C.III.6. Stát – daňové pohledávky	26 856	136 960
C.III.7. Krátkodobé poskytnuté zálohy	245 261	229 850
C.III.8. Dohadné účty aktivní	1 263 329	1 363 426
C.III.9. Jiné pohledávky	39 028	50 408
<b>C.IV. Krátkodobý finanční majetek</b>	<b>2 024 110</b>	<b>2 111 980</b>
C.IV.1. Peníze	84 178	65 398
C.IV.2. Účty v bankách	1 937 824	2 046 582
C.IV.3. Krátkodobé cenné papíry a podíly	2 108	–
<b>D. I. Časové rozlišení</b>	<b>116 050</b>	<b>20 118</b>
D.I.1. Náklady příštích období	113 749	19 903
D.I.2. Komplexní náklady příštích období	62	62
D.I.3. Příjmy příštích období	2 239	153

	31. 12. 2005	31. 12. 2004
<b>PASIVA CELKEM</b>	<b>51 069 261</b>	<b>47 305 248</b>
<b>A. Vlastní kapitál</b>	<b>36 542 779</b>	<b>37 580 064</b>
<b>A.I. Základní kapitál</b>	<b>20 000 000</b>	<b>20 000 000</b>
A.I.1. Základní kapitál	20 000 000	20 000 000
<b>A.II. Kapitálové fondy</b>	<b>18 418 782</b>	<b>19 055 936</b>
A.II.1. Emisní ážio	19 172 917	19 500 000
A.II.2. Ostatní kapitálové fondy	-764 996	-444 064
A.II.3. Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků	10 861	-
<b>A.III. Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku</b>	<b>253 196</b>	<b>66 144</b>
A.III.2. Statutární a ostatní fondy	253 196	66 144
<b>A.IV. Výsledek hospodaření minulých let</b>	<b>-1 542 005</b>	<b>-924 037</b>
A.IV.2. Neuhrazená ztráta minulých let	-1 542 005	-924 037
<b>A.V. Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)</b>	<b>-587 183</b>	<b>-617 566</b>
A.V.1. Výsledek hospodaření běžného účetního období	-587 383	-617 968
A.V.2. Podíl na výsledku hospodaření v ekvivalenci	200	402
<b>A.VI. Konsolidační rezervní fond</b>	<b>-11</b>	<b>-413</b>
<b>B. Cizí zdroje</b>	<b>12 969 180</b>	<b>9 604 072</b>
<b>B.I. Rezervy</b>	<b>134 224</b>	<b>183 656</b>
B.I.4. Ostatní rezervy	134 224	183 656
<b>B.II. Dlouhodobé závazky</b>	<b>3 269 266</b>	<b>1 872 788</b>
B.II.5. Dlouhodobé přijaté zálohy	18 319	611
B.II.9. Jiné závazky	3 250 947	1 872 177
<b>B.III. Krátkodobé závazky</b>	<b>7 534 625</b>	<b>6 746 271</b>
B.III.1. Závazky z obchodních vztahů	3 772 797	3 215 136
B.III.5. Závazky k zaměstnancům	1 262 231	1 324 344
B.III.6. Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	603 545	643 773
B.III.7. Stát – daňové závazky a dotace	275 053	254 475
B.III.8. Krátkodobé přijaté zálohy	339 167	285 277
B.III.10. Dohadné účty pasivní	1 164 815	1 022 885
B.III.11. Jiné závazky	117 017	381
<b>B.IV. Bankovní úvěry a výpomoci</b>	<b>2 031 065</b>	<b>801 357</b>
B.IV.1. Bankovní úvěry dlouhodobé	1 422 839	721 221
B.IV.2. Krátkodobé bankovní úvěry	608 226	80 136
<b>C. I. Časové rozlišení</b>	<b>341 748</b>	<b>121 112</b>
C.I.1. Výdaje příštích období	102 275	26 452
C.I.2. Výnosy příštích období	239 473	94 660
<b>D. I. Menšinový vlastní kapitál</b>	<b>1 215 554</b>	<b>-</b>
D.I.1. Menšinový základní kapitál	1 163 627	-
D.I.2. Menšinové kapitálové fondy	338	-
D.I.3. Menšinové ziskové fondy včetně nerozděleného zisku min. let	-13 755	-
D.I.4. Menšinový výsledek hospodaření běžného účetního období	65 344	-



## Konsolidovaný výkaz zisku a ztráty za období končící k 31. 12. 2005 (v tis. Kč)

	Období do 31. 12. 2005	Období do 31. 12. 2004
I. Tržby za prodej zboží	162 213	149 252
A. Náklady vynaložené na prodané zboží	131 196	120 339
<b>+</b> <b>Obchodní marže</b>	<b>31 017</b>	<b>28 913</b>
II. Výkony	35 805 864	36 722 447
II.1. Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	35 458 747	36 550 121
II.2. Změna stavu zásob vlastní činnosti	-815	-7 126
II.3. Aktivace	347 932	179 452
B. Výkonová spotřeba	19 879 993	20 187 778
B.1. Spotřeba materiálu a energie	7 076 300	7 077 155
B.2. Služby	12 803 693	13 110 623
<b>+</b> <b>Přidaná hodnota</b>	<b>15 956 888</b>	<b>16 563 582</b>
C. Osobní náklady	22 776 569	23 369 010
C.1. Mzdové náklady	16 635 533	17 012 909
C.2. Odměny členům orgánů společnosti a družstva	4 077	3 466
C.3. Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	5 490 302	5 732 189
C.4. Sociální náklady	646 657	620 446
D. Daně a poplatky	96 944	33 195
E. Odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	2 587 191	2 491 847
KR. Zúčtování záporného konsolidačního rozdílu	3 120	3 304
III. Tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu	1 011 182	430 023
III.1. Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	766 747	134 046
III.2. Tržby z prodeje materiálu	244 435	295 977
F. Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku a materiálu	592 186	267 695
F.1. Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	390 494	14 337
F.2. Prodaný materiál	201 692	253 358
G. Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti a komplexních nákladů příštích období	-317 912	-752 849
IV. Ostatní provozní výnosy	8 575 060	8 196 667
H. Ostatní provozní náklady	525 668	435 011
<b>*</b> <b>Provozní výsledek hospodaření</b>	<b>-714 397</b>	<b>-650 333</b>
VI. Tržby z prodeje cenných papírů a podílů	35 914	-
J. Prodané cenné papíry a podíly	6 240	-
VII. Výnosy z dlouhodobého finančního majetku	3 955	2 593
VII.3. Výnosy z ostatního dlouhodobého finančního majetku	3 955	2 593
X. Výnosové úroky	10 956	30 816
N. Nákladové úroky	27 020	1 386
XI. Ostatní finanční výnosy	473 945	297 461
O. Ostatní finanční náklady	284 962	389 513
<b>*</b> <b>Finanční výsledek hospodaření</b>	<b>206 548</b>	<b>-60 029</b>
Q. Daň z příjmů za běžnou činnost	14 495	-
Q.1. – splatná	10 862	-
Q.2. – odložená	3 633	-
<b>**</b> <b>Výsledek hospodaření za běžnou činnost</b>	<b>-522 344</b>	<b>-710 362</b>
XIII. Mimořádné výnosy	1 237	152 461
R. Mimořádné náklady	1 228	60 067
S. Daň z příjmů z mimořádné činnosti	4	-
S.1. – splatná	4	-
<b>*</b> <b>Mimořádný výsledek hospodaření</b>	<b>5</b>	<b>92 394</b>
<b>**</b> <b>Konsolidovaný výsledek hospodaření bez ekvivalence</b>	<b>-522 339</b>	<b>-617 968</b>
Konsolidovaný výsledek hospodaření bez menšin	-587 383	-617 968
Menšinový výsledek hospodaření	65 044	-
<b>**</b> <b>Výsledek hospodaření v ekvivalenci</b>	<b>501</b>	<b>402</b>
Podíl na výsledku hospodaření v ekvivalenci bez menšin	200	402
Menšinový podíl na výsledku hospodaření v ekvivalenci	301	-
Výsledek hospodaření za účetní období (+/-)	-521 838	-617 566
<b>***</b> <b>Výsledek hospodaření za účetní období bez menšinových podílů (+/-)</b>	<b>-587 183</b>	<b>-617 566</b>

## Konsolidovaný přehled o změnách vlastního kapitálu k datu 31. 12. 2005 (v tis. Kč)

	Základní kapitál	Emisní ážio	Ostatní kapitálové fondy	Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků	Statutární a ostatní fondy ze zisku	Konsolidační rezervní fond	Neuhrazená ztráta minulých let	Výsledek hospodaření běžného účetního období	Podíl na výsledku hospodaření v ekvivalenci	Vlastní kapitál celkem
<b>Stav k 31. 12. 2003</b>	20 000 000	19 500 000	-452 672	-	193 225	-	-	-924 037	-413	38 316 103
Rozdělení výsledku hospodaření	-	-	-	-	-	-413	-924 037	924 037	413	-
Tvorba sociálního fondu – ostatní	-	-	-	-	19 180	-	-	-	-	19 180
Čerpání sociálního fondu	-	-	-	-	-146 261	-	-	-	-	-146 261
Výsledek hospodaření za běžné období	-	-	-	-	-	-	-	-617 968	402	-617 566
Ostatní	-	-	8 608	-	-	-	-	-	-	8 608
<b>Stav k 31. 12. 2004</b>	20 000 000	19 500 000	-444 064	-	66 144	-413	-924 037	-617 968	402	37 580 064
Rozdělení výsledku hospodaření	-	-	-	-	-	402	-617 968	617 968	-402	-
Tvorba sociálního fondu na vrub emisního ážia	-	-327 083	-	-	327 083	-	-	-	-	-
Tvorba sociálního fondu – ostatní	-	-	-	-	10 858	-	-	-	-	10 858
Čerpání sociálního fondu	-	-	-	-	-150 930	-	-	-	-	-150 930
Přecenění dlouhodobého finančního majetku	-	-	-	10 861	-	-	-	-	-	10 861
Výsledek hospodaření za běžné období	-	-	-	-	-	-	-	-587 383	200	-587 183
Ostatní	-	-	-320 932	-	41	-	-	-	-	-320 891
Dopad zahrnutí ČD - Telematika a.s. plnou metodou	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Menšinový výsledek hospodaření běžného účetního období	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Stav k 31. 12. 2005</b>	20 000 000	19 172 917	-764 996	10 861	253 196	-11	-1 542 005	-587 383	200	36 542 779

	Menšinový základní kapitál	Menšinové kapitálové fondy	Menšinové fondy ze zisku vč. nerozd. zisku a neuhraz. ztráty minulých let	Menšinový výsledek hospodaření běžného účetního období	Menšinový vlastní kapitál celkem
<b>Stav k 31. 12. 2003</b>	-	-	-	-	-
Rozdělení výsledku hospodaření	-	-	-	-	-
Tvorba sociálního fondu – ostatní	-	-	-	-	-
Čerpání sociálního fondu	-	-	-	-	-
Výsledek hospodaření za běžné období	-	-	-	-	-
Ostatní	-	-	-	-	-
<b>Stav k 31. 12. 2004</b>	-	-	-	-	-
Rozdělení výsledku hospodaření	-	-	-	-	-
Tvorba sociálního fondu na vrub emisního ážia	-	-	-	-	-
Tvorba sociálního fondu – ostatní	-	-	-	-	-
Čerpání sociálního fondu	-	-	-	-	-
Přecenění dlouhodobého finančního majetku	-	-	-	-	-
Výsledek hospodaření za běžné období	-	-	-	-	-
Ostatní	-	-	-	-	-
Dopad zahrnutí ČD - Telematika a.s. plnou metodou	1 163 627	338	-13 755	-	1 150 210
Menšinový výsledek hospodaření běžného účetního období	-	-	-	65 344	65 344
<b>Stav k 31. 12. 2005</b>	1 163 627	338	-13 755	65 344	1 215 554

**Konsolidovaný přehled o peněžních tocích (cash flow) za období končící k 31. 12. 2005 (v tis. Kč)**

	Období do 31. 12. 2005	Období do 31. 12. 2004
<b>P. Počáteční stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů</b>	<b>2 111 980</b>	<b>2 421 310</b>
<b>Peněžní toky z hlavní výdělečné činnosti (provozní činnost)</b>		
Z. Výsledek hospodaření za běžnou činnost před zdaněním	-507 348	-713 666
A.1. Úpravy o nepeněžní operace	1 914 059	1 604 901
A.1.1. Odpisy stálých aktiv a odpis konsolidačních rozdílů	2 586 088	2 498 673
A.1.2. Změna stavu opravných položek a rezerv	-308 136	-752 849
A.1.3. Zisk (ztráta) z prodeje stálých aktiv	-405 927	-119 709
A.1.5. Nákladové a výnosové úroky	16 064	-29 430
A.1.6. Opravy o ostatní nepeněžní operace	25 970	8 216
<b>A.* Čistý provozní peněžní tok před změnami pracovního kapitálu</b>	<b>1 406 711</b>	<b>891 235</b>
A.2. Změna stavu pracovního kapitálu	171 846	524 889
A.2.1. Změna stavu pohledávek a časového rozlišení aktiv	46 571	147 212
A.2.2. Změna stavu závazků a časového rozlišení pasiv	228 584	150 614
A.2.3. Změna stavu zásob	-103 310	227 063
<b>A.** Čistý provozní peněžní tok před zdaněním a mimořádnými položkami</b>	<b>1 578 556</b>	<b>1 416 124</b>
A.3. Vyplacené úroky	-27 020	-1 386
A.4. Přijaté úroky	10 956	30 816
A.5. Zaplacená daň z příjmů za běžnou činnost	-	316
A.6. Příjmy a výdaje spojené s mimořádnými účetními případy	5	92 394
<b>A.*** Čistý peněžní tok z provozní činnosti</b>	<b>1 562 497</b>	<b>1 538 264</b>
<b>Peněžní toky z investiční činnosti</b>		
B.1. Výdaje spojené s nabytím stálých aktiv	-4 959 181	-4 160 044
B.2. Příjmy z prodeje stálých aktiv	802 661	134 008
B.4. Peněžní toky z nákupu podniku nebo jeho části	19 408	-
<b>B.*** Čistý peněžní tok z investiční činnosti</b>	<b>-4 137 112</b>	<b>-4 026 036</b>
<b>Peněžní toky z finančních činností</b>		
C.1. Změna stavu závazků z financování	2 626 187	2 304 150
C.2. Dopady změn vlastního kapitálu	-139 442	-125 708
C.2.3. Peněžní dary, dotace a příspěvky do soc. fondu	11 488	20 553
C.2.5. Přímé platby na vrub fondů	-150 930	-146 261
<b>C.*** Čistý peněžní tok z finanční činnosti</b>	<b>2 486 745</b>	<b>2 178 442</b>
<b>F. Čistá změna peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů</b>	<b>-87 870</b>	<b>-309 330</b>
<b>R. Konečný stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů</b>	<b>2 024 110</b>	<b>2 111 980</b>

**Příloha ke konsolidované účetní závěrce za rok 2005****1. OBECNÉ INFORMACE****1.1. Obecné informace**

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

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

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

Konsolidovaná účetní závěrka společnosti je sestavena k 31. 12. 2005.

Jediným akcionářem mateřské společnosti je Česká republika.

**1.2. Předmět činnosti**

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

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

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

**1.3. Organizační struktura mateřské společnosti**

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

- Úsek generálního ředitele společnosti;
- Úsek náměstka generálního ředitele společnosti pro ekonomiku;
- Úsek náměstka generálního ředitele společnosti pro nákladní dopravu;
- Úsek náměstka generálního ředitele společnosti pro osobní dopravu;
- Úsek náměstka generálního ředitele společnosti pro dopravní cestu.

**1.4. Představenstvo a dozorčí rada mateřské společnosti**

Orgány mateřské společnosti jsou valná hromada, představenstvo a dozorčí rada.

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



## Orgány mateřské společnosti k 31. 12. 2005

	<b>Funkce</b>	<b>Jméno</b>
Řídící výbor	Předseda	Ing. Antonín Tesařík
	Člen	Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D.
	Člen	RNDr. Pavel Štalmach, MBA
	Člen	Doc. Ing. Jiří Volf, CSc.
	Člen	JUDr. Jaroslav Král, CSc.
	Člen	JUDr. Jaroslav Soušek
	Člen	Ing. Jiří Havlíček

	<b>Funkce</b>	<b>Jméno</b>
Představenstvo	Předseda	Ing. Josef Bazala
	Člen	Ing. Petr David, Ph.D.
	Člen	Ing. Ivan Foltýn, MBA
	Člen	Ing. Jiří Kolář, Ph.D.
	Člen	Ing. Rodan Šenekl

Ing. Ivan Foltýn, MBA, byl členem představenstva do 15. 2. 2006, dne 7. 3. 2006 byl dozorčí radou zvolen nový člen představenstva Ing. Vladimír Filip.

	<b>Funkce</b>	<b>Jméno</b>
Dozorčí rada	Předseda	Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D.
	Člen	Ing. Jaromír Dušek
	Člen	Ing. František Formánek
	Člen	Ing. Tomáš Chalánek
	Člen	Miroslav Kapoun
	Člen	Jiří Kratochvíl
	Člen	Ing. Karel Korytář
	Člen	Kurt Mužík
	Člen	Ing. František Vašík

V průběhu účetního období došlo k následujícím změnám v řídicím výboru, představenstvu a dozorčí radě společnosti:

## Řídící výbor:

<b>Funkce</b>	<b>Původní člen</b>	<b>Nový člen</b>	<b>Datum změny</b>
Člen	Ing. Martin Pecina, MBA		16. 11. 2005
Člen		Ing. Jiří Havlíček	17. 11. 2005



## Představenstvo:

Funkce	Původní člen	Nový člen	Datum změny
Člen		Ing. Petr David, Ph.D.	1. 3. 2005
Člen	Ing. Jiří Kloutvor, CSc.		6. 5. 2005
Předseda, člen	Ing. Petr Kousal		3. 6. 2005
Člen		Ing. Jiří Kolář, Ph.D.	7. 6. 2005
		Ing. Rodan Šenekl	7. 6. 2005

Dne 9. 5. 2005 odstoupil z funkce předsedy představenstva Ing. Petr Kousal a funkci převzal Ing. Josef Bazala, který do té doby vykonával funkci člena představenstva.

## Dozorčí rada:

Funkce	Původní člen	Nový člen	Datum změny
Člen		Miroslav Kapoun	1. 1. 2005

**1.5. Založení a vznik mateřské společnosti**

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

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

V případech položek dlouhodobého hmotného majetku obsažených v zakladatelské listině společnosti, u kterých mohou existovat nejistoty či alternativní právní názory na jejich rozdělení mezi mateřskou společnost a SŽDC, jak je uvedeno v předcházejícím odstavci, byla respektována zakladatelská listina společnosti. Majetek obsažený v této zakladatelské listině byl obsažen v zahajovací rozvaze k 1. 1. 2003. Vedení mateřské společnosti se domnívá, že výše uvedené nejistoty či rizika případného uplatnění alternativních právních názorů s plynutím času od založení společnosti klesají.

**2. VYMEZENÍ KONSOLIDAČNÍHO CELKU (DÁLE TĚŽ „SKUPINA“)**

Konsolidační celek skupiny České dráhy pro účetní období 2005 tvoří následující společnosti:

Název společnosti	Sídlo společnosti	IČ	Podíl na ZK v %	Stupeň závislosti	Způsob konsolidace
České dráhy, a.s.	Praha 1, nábf. L. Svobody 12/1222	70994226	–	–	–
Traťová strojní společnost, a.s.	Pardubice, Hlaváčova 206	27467295	100 %	Rozhodující vliv	Plná
ČD - Telematika a.s.	Praha 10, Žirovnická 2/3146	61459445	51 %*)	Rozhodující vliv	Plná *)
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	Praha 4, Novodvorská 1698	27257258	100 %	Rozhodující vliv	Plná

\*) Jak je uvedeno v bodu 2.1. a v tomto bodu níže, uplatňovala do 31. 3. 2005 mateřská společnost ve společnosti ČD - Telematika a.s. podstatný vliv, a proto je tato dceřiná společnost do uvedeného data zahrnuta do konsolidace metodou ekvivalence.

**Společnosti nezahrnuté do konsolidace**

Mateřská společnost rozhodla, že do konsolidačního celku nevstupují společnosti, u nichž je podíl na konsolidačním celku nevýznamný z hlediska úhrnu rozvahy, čistého obrátu a vlastního kapitálu, i když v nich mateřská společnost uplatňuje rozhodující vliv.

Název společnosti	Sídlo společnosti	Podíl na ZK v %
ČD Generalvertretung Gmbh	Kaiserstrasse 60, 603 29 Frankfurt am Main	100 %
RAILREKLAM, s.r.o.	Klimentská 36, 110 00 Praha 1	100 %
RailReal, a.s.	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3	66 %
ČD Reality, a.s.	Prvního pluku 2a/81, 130 00 Praha 3	51 %
CD Travel, s.r.o.	Hyberská 1034, 110 00 Praha 1	100 %
DVI, a.s.	Hyberská 1034, 110 00 Praha 1	100 %
Smíchov Station Development, a.s.	Revoluční 655/1, 110 00 Praha 1	51 %
Trade CDT s.r.o.	Pernerova 2819/2a, 130 00 Praha 3	51 % *)

\*) České dráhy, a.s., uplatňují ve společnosti Trade CDT s.r.o. nepřímý vliv, protože tato společnost je 100% vlastněná společností ČD - Telematika a.s.

Účetní závěrky všech společností, a to zahrnutých i nezahrnutých do skupiny, jsou uloženy pro potřebu prezentace v sídle mateřské společnosti: nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1.

**Změny ve složení skupiny**

Konsolidovaná účetní závěrka 2005 mateřské společnosti je první konsolidovanou závěrkou skupiny České dráhy od data založení mateřské společnosti. Vzhledem k založení dceřiných podniků Traťová strojní společnost, a.s., a Výzkumný Ústav Železniční, a.s., v roce 2005, jak je popsáno v bodu 2.1., zahrnoval konsolidační celek k 31. 12. 2003, respektive k 31. 12. 2004 pouze jednu dceřinou společnost, a to společnost ČD - Telematika a.s. Vlastnický podíl v této dceřiné společnosti k výše uvedeným datům účetních závěrek byl 30 %, respektive 40 %. Srovnatelné údaje v konsolidované závěrce za rok 2005, tj. údaje za rok 2004, tedy zahrnují dceřinou společnost ČD - Telematika a.s. metodou ekvivalence. Údaje roku 2005 do data 31. 3. 2005 zahrnují dceřinou společnost ČD - Telematika a.s. metodou ekvivalence a od 1. 4. 2005 plnou metodou.

Datum účetních závěrek společností zahrnutých do skupiny je 31. 12. 2005.

**2.1. Dceřiné společnosti**

V následující tabulce jsou uvedeny údaje o dceřiných podnicích skupiny k 31. 12. 2005:

Název společnosti	Místo založení (nebo registrace) a působení	Vlastnický podíl v %	Hlasovací práva v %	Hlavní činnost
Traťová strojní společnost, a.s.	Pardubice	100 %	100 %	Provádění staveb, jejich změn a odstraňování
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	Praha	100 %	100 %	Výzkum a vývoj v oblasti kolejových vozidel a infrastrukturních zařízení
ČD - Telematika a.s.	Praha	51 % *)	51 % *)	Poskytování telekomunikačních služeb, software a poradenství

\*) Jak je uvedeno v tomto bodu níže, uplatňovala do 31. 3. 2005 mateřská společnost ve společnosti ČD - Telematika a.s. podstatný vliv, a proto je tato dceřiná společnost do uvedeného data zahrnuta do konsolidace metodou ekvivalence.

Traťová strojní společnost, a.s., zápis v OR 1. 1. 2005. Společnost byla založena vkladem části podniku mateřské společnosti. Jak je napsáno v bodu 8.3., po datu konsolidované účetní závěrky se snížil vliv ČD, a.s., na společnost z důvodu vstupu strategického partnera.

Výzkumný Ústav Železniční, a.s., zápis v OR 1. 7. 2005. Společnost byla založena vkladem části podniku mateřské společnosti.

Kromě nově vzniklých společností navýšila mateřská společnost svůj podíl ve společnosti ČD - Telematika a.s. ze 40 % na 51 % vkladem části podniku, zápis v OR 4. 5. 2005. V roce 2004 mateřská společnost navýšila svůj podíl ve společnosti z 34 % na 40 % kapitalizací pohledávky ve výši 297 000 tis. Kč. V roce 2003 získala mateřská společnost 34% podíl na základě smlouvy o postoupení pohledávky se společností MORÁVKA CENTRUM, a.s., za pořizovací cenu 230 744 tis. Kč.

### 3. ÚČETNÍ METODY A OBECNÉ ÚČETNÍ ZÁSADY

Konsolidovaná účetní závěrka je sestavena a předložena v souladu se zákonem č. 563/1991 Sb., o účetnictví, jak vyplývá ze změn a doplnění provedených zákony č. 117/1994 Sb., č. 227/1997 Sb., č. 492/2000 Sb., č. 353/2001 Sb., č. 575/2002 Sb., č. 437/2003 Sb., č. 257/2004 Sb., č. 669/2004 Sb., č. 179/2005 Sb., č. 495/2005 Sb. a vyhláškou č. 500/2002 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 563/1991, o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů, pro účetní jednotky, které jsou podnikateli účtujícími v soustavě podvojného účetnictví, ve znění vyhlášky č. 472/2003 Sb. a 397/2005 Sb., a Českými účetními standardy pro podnikatele.

Účetnictví respektuje obecné účetní zásady, především zásadu o oceňování majetku historickými cenami s výjimkou některých oblastí, jež jsou popsány v kapitole 4.2., zásadu účtování ve věcné a časové souvislosti, zásadu opatrnosti a předpoklad o schopnosti účetní jednotky pokračovat ve svých aktivitách. Majetek a závazky nabyté mateřskou společností k 1. 1. 2003 podle zákona č. 77/2002 Sb. ve znění pozdějších předpisů („zákon o transformaci“) byly přeneseny do účetnictví společnosti v jejich účetních hodnotách.

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

#### 3.1. Rozsah konsolidace a způsob provedení konsolidace

Konsolidace se provádí podle příslušné metody způsobem přímé konsolidace. Přímou konsolidací se rozumí konsolidace všech účetních jednotek skupiny najednou, bez využití konsolidovaných účetních závěrek, případně sestavených za dílčí skupiny.

Skupina podniků je tvořena mateřskou společností České dráhy, a.s., a jejími dceřinými společnostmi. Definice dceřiných společností je uvedena níže:

##### Dceřiné společnosti

- Podíly ve společnostech, jejichž finanční a provozní procesy společnost může určovat s cílem získat přínosy z jejich činnosti, jsou klasifikovány jako „Podíly v ovládaných a řízených osobách“.
- Dceřinou společností se pro účely konsolidace rozumí společnost, v níž mateřská společnost má rozhodující vliv prostřednictvím vlastnictví více než 50 % akcií/podílů na základním kapitálu.

Tyto společnosti jsou konsolidovány metodou plné konsolidace.

##### Přidružené společnosti

- Podíly ve společnostech, jejichž finanční a provozní procesy společnost může významně ovlivňovat s cílem získat přínosy z jejich činnosti, jsou klasifikovány jako „Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem“.

Přidruženou společností se pro účely konsolidace rozumí společnost, v níž mateřská společnost má podstatný vliv, tzn., že:

- vlastní více než 20 % akcií/podílů na základním kapitálu a současně nevykonává rozhodující vliv.

Tyto společnosti jsou konsolidovány metodou konsolidace ekvivalencí.



### 3.2. Postup provedení konsolidace plné

#### 3.2.1. Charakteristika plné metody konsolidace

Plnou metodou konsolidace se rozumí:

- a) začlenění jednotlivých složek rozvahy a výkazů zisku a ztráty dceřiných společností v plné výši po případném přetřídění a úpravách do rozvahy a výkazu zisku a ztráty mateřské společnosti,
- b) vyloučení účetních případů mezi účetními jednotkami skupiny, které vyjadřují vzájemné vztahy,
- c) vykázání případného konsolidačního rozdílu a jeho odpis,
- d) rozdělení vlastního kapitálu dceřiných společností a jejich výsledku hospodaření na podíl připadající mateřské společnosti a podíl menšinových držitelů podílových cenných papírů a podílů emitovaných konsolidovanými podniky,
- e) vyloučení podílových cenných papírů a podílů, jejichž emitentem je dceřiná společnost a řízená osoba, a vlastního kapitálu této osoby, který se váže k vylučovaným podílovým cenným papírům a podílům.

#### 3.2.2. Etapy konsolidace plnou metodou

##### Přetřídění a úpravy položek účetních závěrek mateřské společnosti a dceřiných společností

Přetřídění údajů za mateřskou společnost a dceřiné společnosti se provede s ohledem na doplněné položky konsolidované rozvahy a konsolidovaného výkazu zisku a ztráty a jejich obsahovou náplň.

Úpravy se uskuteční podle vyhlášených principů oceňování v konsolidačních pravidlech. Úpravy tohoto charakteru se provedou pouze u těch dceřiných společností, jejichž oceňovací principy se odlišují od principů stanovených konsolidačními pravidly a podstatným způsobem by ovlivnily pohled na ocenění majetku v konsolidované účetní závěrce a vykázaný výsledek hospodaření.

##### Sumarizace údajů účetních závěrek mateřské společnosti a dceřiných společností

Mateřská společnost sečte přetříděné a upravené údaje ze své účetní závěrky s přetříděnými a upravenými údaji účetních závěrek dceřiných společností.

Vyloučení vzájemných operací mezi mateřskou společností a dceřinými společnostmi.

Vyloučení účetních operací bez vlivu na výsledek hospodaření.

Kompletně se vyloučí vzájemné pohledávky a závazky a náklady a výnosy v rámci skupiny, které mají významný vliv na stav majetku, závazků a výsledkové položky v konsolidované účetní závěrce.

##### Vyloučení účetních operací s vlivem na výši výsledku hospodaření

Při sestavování konsolidované rozvahy a konsolidovaného výkazu zisku a ztráty se vyloučí vzájemné operace mezi mateřskou společností a dceřinou společností, respektive mezi dceřinými společnostmi navzájem, s významným vlivem na výsledek hospodaření skupiny, mimo jiné v těchto případech:

- a) prodej a nákup zásob v rámci skupiny,
- b) prodej a nákup dlouhodobého majetku v rámci skupiny.

Při použití plné metody konsolidace se vyloučí vzájemné operace mezi mateřskou společností a dceřinými společnostmi a také mezi dceřinými společnostmi navzájem.

Vyloučení vzájemných operací s vlivem na výsledek hospodaření se provede v souladu s vyhlášenými konsolidačními pravidly.

V případě vylučování výsledku hospodaření realizovaného z nákupů a prodejů zásob v rámci skupiny se v konsolidované rozvaze a konsolidovaném výkazu zisku a ztráty opraví ocenění zásob a výnosy dosažené z prodeje zásob. Pro účely této úpravy položek konsolidované účetní závěrky je možno využít k úpravě výnosů a změny ocenění zásob i průměrnou rentabilitu tržeb vypočítanou u dodavatelů z celkového výsledku hospodaření nebo provozního výsledku hospodaření, popřípadě lze využít oborovou či výrobkovou výnosovou rentabilitu dodavatele či jiný přesnější postup.

V případě vylučování výsledku hospodaření z nákupu a prodeje dlouhodobého majetku se výnosy z prodeje dlouhodobého majetku opraví o rozdíl mezi prodejní cenou a zůstatkovou cenou u dodavatele. Zároveň se upraví oprávký dlouhodobého majetku v konsolidované účetní závěrce.

#### **Konsolidační rozdíl**

Konsolidační rozdíl je rozdíl mezi pořizovací cenou podílů dceřině společnosti a jejich oceněním podle podílové účasti mateřské společnosti na výši vlastního kapitálu vyjádřeného reálnou hodnotou, která vyplývá jako rozdíl reálných hodnot aktiv a reálných hodnot cizího kapitálu ke dni akvizice nebo ke dni dalšího zvýšení účasti (dalšího pořízení cenných papírů nebo podílů). Za den akvizice se považuje datum, od něhož začíná účinně ovládající a řídicí osoba uplatňovat příslušný vliv nad konsolidovaným podnikem.

Konsolidační rozdíl se odepisuje do 20 let rovnoměrným odpisem, pokud neexistují důvody pro kratší dobu odpisování. Zvolená doba odpisování musí být spolehlivě prokazatelná a nesmí porušovat princip věrného a poctivého obrazu předmětu účetnictví a finanční situace účetní jednotky. Konsolidační rozdíl se zúčtovává do položky zúčtování aktivního konsolidačního rozdílu nebo zúčtování záporného konsolidačního rozdílu na vrub nákladů, respektive ve prospěch výnosů z běžné činnosti.

Odpisy konsolidačního rozdílu se vykazují ve zvláštní položce konsolidovaného výkazu zisku a ztráty.

#### **Rozdělení konsolidovaného vlastního kapitálu a vyloučení podílových cenných papírů a podílů**

Rozdělením vlastního kapitálu v konsolidované rozvaze se rozumí vyčlenění většinového podílu tvořeného součtem vlastního kapitálu mateřské společnosti a jeho podílů na vlastním kapitálu dceřiných společností a jejich oddělení od menšinových podílů, tj. zbývajících podílů ostatních akcionářů a společníků na vlastním kapitálu těchto konsolidovaných podniků.

Podíly, jejichž emitentem je dceřiná společnost, a vlastní kapitál dceřině společnosti, který se váže k podílům v držení mateřské společnosti, se vyloučí z konsolidované rozvahy.

#### **Menšinový vlastní kapitál**

Jedná se o pasivní rozvahové položky, ve kterých se uvádějí menšinové podíly na vlastním kapitálu dceřiných společností v členění podílů na základním kapitálu, kapitálových fondech, fondech ze zisku, nerozděleném, popřípadě neuhrazeném výsledku hospodaření minulých let a výsledku hospodaření běžného účetního období.

#### **Rozdělení konsolidovaného výsledku hospodaření běžného období**

Výsledek hospodaření běžného účetního období za skupinu se v konsolidovaném výkazu zisku a ztráty rozdělí v příslušném poměru na konsolidovaný výsledek hospodaření za účetní období vztahující se k mateřské společnosti a na menšinový podíl na výsledku hospodaření vztahující se k ostatním akcionářům a společníkům dceřiných společností.

### 3.3. Konsolidace ekvivalenční metodou

#### 3.3.1. Charakteristika konsolidace ekvivalenční metodou

Touto metodou se rozumí následující úprava údajů účetní závěrky účetní jednotky uplatňující podstatný vliv:

- a) vyloučení podílů z rozvahy účetní jednotky uplatňující podstatný vliv, jejichž emitentem je přidružená společnost, a jejich nahrazení samostatnou rozvahovou položkou podílů v ekvivalenci oceněných ve výši podílů na vlastním kapitálu přidružené společnosti,
- b) vypořádání rozdílů mezi oceněním podílů a konsolidační rozvahovou položkou podílů v ekvivalenci vykázáním:
  - ba) konsolidačního rezervního fondu, který představuje akumulované podíly na výsledcích hospodaření v ekvivalenci minulých let přidružených společností ode dne jejich akvizice. Konsolidační rezervní fond obsahuje též podíly dceřiné společnosti na změnách v úhrnné výši ostatního vlastního kapitálu (tj. bez výsledku hospodaření) daného období.
  - bb) Pokud se konsolidace provádí po jednotlivých úrovních (dílčích skupinách), část podílu na výsledku hospodaření přidruženého podniku zachycená v konsolidovaném výkazu zisku a ztráty dílčí skupiny se zahrnuje v plné výši do položky „Podíl na výsledku hospodaření v ekvivalenci“ v konsolidovaném výkazu zisku a ztráty za vyšší skupinu.

#### Podíl na výsledku hospodaření v ekvivalenci

Podíl na výsledku hospodaření v ekvivalenci se týká výsledku hospodaření přidruženého podniku za běžné účetní období a jeho výše se zjistí na základě podílové účasti účetní jednotky uplatňující podstatný vliv na přidružený podnik a na základě skutečně dosaženého výsledku hospodaření přidruženého podniku za období ode dne akvizice do konce účetního období v roce akvizice přidruženého podniku. V následujících letech se konsolidovaný výsledek hospodaření v ekvivalenci počítá jako součin podílové účasti a výsledku hospodaření přidruženého podniku za účetní období.

Pokud se konsolidace provádí přímou metodou, převezme se poměrná část na výsledku hospodaření přidruženého podniku odpovídající podílové účasti účetní jednotky uplatňující podstatný vliv na přidružený podnik na základě přímých i nepřímých podílů.

Při použití ekvivalenční metody se vylučují prokazatelně zjištělé vzájemné vztahy, které mají významný dopad na hodnotu vlastního kapitálu a výsledek hospodaření běžného období přidruženého podniku.

Konsolidační rozdíl se řeší stejně jako u plné metody.

## 4. PŘEHLED VÝZNAMNÝCH ÚČETNÍCH PRAVIDEL A POSTUPŮ

### 4.1. Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

	Počet let
Budovy	30 – 50
Stavby	20 – 50
Lokomotivy	20 – 25
Osobní vozy	20
Nákladní vozy	25 – 33
Optická vlákna	35
Stroje a zařízení	8 – 20
Nehmotný majetek	3 – 6

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

#### 4.2. Dlouhodobý finanční majetek

Dlouhodobým finančním majetkem se rozumějí zejména půjčky s dobou splatnosti delší než jeden rok, dále majetkové účasti, realizovatelné cenné papíry a podíly a dlužné cenné papíry se splatností nad 1 rok držené do splatnosti.

Cenné papíry a majetkové účasti se při nákupu oceňují pořizovací cenou. Majetkové účasti, které byly nabyty protihodnotou za nepeněžitý vklad vložený do obchodní společnosti, jsou oceněny účetní zůstatkovou cenou nepeněžitého vkladu.

K datu pořízení cenných papírů a majetkových účastí je tento dlouhodobý finanční majetek společností klasifikován dle povahy jako podíly v ovládaných a řízených osobách a v účetních jednotkách pod podstatným vlivem nebo dlužné cenné papíry držené do splatnosti nebo realizovatelné cenné papíry a podíly.

Podíly ve společnostech, jejichž finanční toky a provozní procesy může společnost řídit s cílem získat přínosy z jejich činnosti, jsou klasifikovány jako „Podíly v ovládaných a řízených osobách“.



Podíly ve společnostech, jejichž finanční toky a provozní procesy může společnost významně ovlivňovat s cílem získat přínosy z jejich činnosti, jsou klasifikovány jako „Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem“.

Skupina v běžném účetním období změnila metodu ocenění dlouhodobého finančního majetku k datu účetní závěrky ve srovnání s předcházejícím účetním obdobím, jak je popsáno v části 4.19.

Od 1. 1. 2005 jsou:

- Podíly v ovládaných a řízených osobách a v účetních jednotkách pod podstatným vlivem oceněny metodou ekvivalence. Hodnota podílu je oceněna při pořízení pořizovací cenou, k datu účetní závěrky je upravována na hodnotu odpovídající míře účasti společnosti na vlastním kapitálu v dceřiné nebo přidružené společnosti.
- Ostatní dlouhodobý finanční majetek je oceněn v pořizovacích cenách snížených o případné opravné položky. Opravné položky jsou zaúčtovány k dlouhodobému finančnímu majetku, jehož ocenění v účetnictví přechodně neodpovídá reálnému stavu.

#### 4.3. Zásoby

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

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

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

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

K datu konsolidované účetní závěrky jsou na základě inventarizace k zásobám vytvářeny opravné položky. Pro každý druh zásob je stanoveno procento, které vyjadřuje odhadované přechodné snížení hodnoty v důsledku pravděpodobnosti, že tyto zásoby nebudou použity pro vlastní potřebu společnosti nebo budou prodány za cenu nižší než pořizovací.

#### 4.4. Pohledávky

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

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

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



**4.5. Závazky**

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

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

**4.6. Úvěry**

Úvěry jsou účtovány v nominální hodnotě.

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

Výpůjční náklady z úvěrů související s pořízením, výstavbou nebo výrobou dlouhodobého majetku naběhlé do doby jeho zařazení jsou kapitalizovány jako součást pořizovací ceny takového majetku. Veškeré ostatní výpůjční náklady jsou zaúčtovány do výkazu zisku a ztráty v období, v němž vznikají.

**4.7. Vlastní kapitál**

K datu založení mateřské společnosti dne 31. 3. 2002 byl předmětem vkladu do mateřské společnosti majetek stanovený v její zakladatelské listině, představovaný zejména dlouhodobým hmotným majetkem v původních účetních hodnotách. Hodnota tohoto majetku uvedená v zakladatelské listině ke dni založení mateřské společnosti byla vykázána jako základní kapitál a emisní ážio společnosti.

Změna hodnoty majetku, který byl předmětem vkladu, mezi dnem založení mateřské společnosti a dnem jejího vzniku 1. 1. 2003 byla vykázána na účtu ostatních kapitálových fondů. Ke dni vzniku mateřská společnost na základě zákona o transformaci převzala kromě majetku, který byl předmětem vkladu, také další majetek a závazky. Celková čistá hodnota tohoto dalšího majetku a závazků byla též vykázána na účtu ostatních kapitálových fondů. Vzhledem ke skutečnosti, že celková čistá hodnota majetku a závazků převzatých k 1. 1. 2003 byla nižší než hodnota vkladu k 31. 3. 2002, byla vykazovaná hodnota ostatních kapitálových fondů k 1. 1. 2003 a následně i k 31. 12. 2004 a 31. 12. 2005 záporná.

Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků jsou tvořeny hodnotou přecenění dlouhodobého finančního majetku metodou ekvivalence.

Statutární a ostatní fondy obsahují zůstatek Fondu kulturních a sociálních potřeb (nyní sociální fond) převzatý po bývalé státní organizaci České dráhy, snížený o jeho čerpání v průběhu let 2003 až 2005. V roce 2005 současně s čerpáním došlo i k navýšení sociálního fondu.

**4.8. Rezervy**

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

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

Dále je tvořena rezerva na pravděpodobný dopad soudních sporů.

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



Mateřská společnost tvořila rezervu na závazky vyplývající z tzv. Doprovodného sociálního programu do výše, do jaké tyto závazky vzniklé a neuhrazené do 31. 12. 2003 nebyly kryty státní dotací ani nepřešly k okamžiku vzniku společnosti na SŽDC.

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

#### 4.9. Transakce v cizích měnách

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

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

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

#### 4.10. Finanční leasing

Finančním leasingem se rozumí pořízení dlouhodobého hmotného majetku způsobem, při kterém se po uplynutí nebo v průběhu sjednané doby úplatného užívání majetku uživatelem převádí vlastnictví majetku z vlastníka na uživatele a uživatel do převodu vlastnictví hradí platby za nabytí v rámci nákladů.

Záloha na budoucí splátky je zaúčtována na poskytnuté provozní zálohy.

#### 4.11. Daně z příjmů

##### 4.11.1. Splatná daň

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

##### 4.11.2. Odložená daň

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

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

#### 4.12. Snížení hodnoty

Ke každému rozvahovému dni skupina prověřuje účetní hodnotu svého majetku, aby objevila náznaky toho, zda nedošlo ke ztrátě ze snížení hodnoty majetku. Existují-li takové signály, je odhadnuta realizovatelná hodnota majetku a určen případný rozsah ztráty ze snížení hodnoty. Není-li možno realizovatelnou hodnotu jednotlivých položek majetku odhadnout, určí skupina realizovatelnou hodnotu výnosové jednotky, ke které majetek patří.

Realizovatelná hodnota představuje vyšší z hodnot čisté prodejní ceny a hodnoty z užívání. Při posuzování hodnoty z užívání jsou odhadované budoucí peněžní toky diskontovány na svou současnou hodnotu prostřednictvím diskontní sazby před zdaněním, která zohledňuje současný tržní odhad časové hodnoty peněz a rizik konkrétně souvisejících s daným aktivem.

Pokud je podle odhadu realizovatelná hodnota majetku (nebo výnosové jednotky) nižší než jeho účetní hodnota, je účetní hodnota majetku (výnosové jednotky) snížena na hodnotu realizovatelnou.

#### 4.13. Smluvní pokuty a úroky z prodlení

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

#### 4.14. Finanční deriváty

K datu účetní závěrky neměla skupina sjednán žádný finanční derivát.

#### 4.15. Státní dotace a úhrady závazků veřejné služby ze státního rozpočtu a rozpočtů krajů

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

Úhrada závazků veřejné služby ze státního rozpočtu a rozpočtů krajů, dotace doprovodného sociálního programu a dotace slevového jízdného jsou účtovány do ostatních provozních výnosů.

#### 4.16. Výnosy

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

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

Ostatní výnosy jsou zaúčtovány do období, se kterým věcně a časově souvisí, a jsou časově rozlišené – s výjimkou případů, kdy příslušnou částku časově rozlišených výnosů nelze s dostatečnou jistotou odhadnout, nebo případů, kdy účtování časově rozlišených výnosů není českými účetními předpisy vyžadováno.

#### 4.17. Použití odhadů

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

#### 4.18. Mimořádné náklady a mimořádné výnosy

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

**4.19. Změny v účetních metodách**

Skupina v roce 2005 změnila oceňování podílů v ovládaných a řízených osobách a v účetních jednotkách pod podstatným vlivem na ocenění metodou ekvivalence dle ČÚS č. 008. V předcházejícím účetním období byly tyto podíly vykázaný v pořizovacích cenách snížených o případné opravné položky. Srovnatelnou informaci týkající se vykázaných hodnot těchto podílů k 31. 12. 2004 metodou užitou v roce 2004 a metodou ekvivalence užitou v roce 2005 znázorňují tabulky uvedené v kapitolách 5.3.1. a 5.3.2.

Kromě výše uvedené změny vykazování dlouhodobého finančního majetku se skupina nijak neodchylovala od účetních metod užitých v předcházejícím účetním období.

**4.20. Přehled o peněžních tocích**

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

	31. 12. 2005	31. 12. 2004
Pokladní hotovost a peníze na cestě	84 178	65 398
Účty v bankách	1 937 824	2 046 582
Krátkodobé cenné papíry a podíly	2 108	–
<b>Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty celkem</b>	<b>2 024 110</b>	<b>2 111 980</b>

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

**5. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE K ROZVAZE A VÝKAZU ZISKU A ZTRÁTY****5.1. Dlouhodobý nehmotný majetek (údaje v tis. Kč)**

Pořizovací cena	Stav k 1. 1. 2004	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2004	Vliv metody konsolidace	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2005
Zřizovací výdaje	0	0	0	0	0	1 192	0	1 192
Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	110 629	597	7 927	103 299	0	0	702	102 597
Software	747 914	27 468	8 075	767 307	13 560	90 099	19 123	851 842
Ocenitelná práva	1 730 303	0	1	1 730 302	255 242	0	0	1 985 544
Jiný majetek	942	0	0	942	0	0	0	942
Nedokončený majetek	52 705	173 411	109 481	116 635	0	130 436	6 844	240 227
Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	0	0	0	0	0	114	114	0
<b>Celkem</b>	<b>2 642 493</b>	<b>201 476</b>	<b>125 484</b>	<b>2 718 485</b>	<b>268 802</b>	<b>221 841</b>	<b>26 783</b>	<b>3 182 344</b>

Oprávky	Stav k 1. 1. 2004	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2004	Vliv metody konsolidace	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2005
Zřizovací výdaje	0	0	0	0	0	99	0	99
Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	110 191	281	7 927	102 545	0	52	0	102 597
Software	695 082	38 041	7 154	725 969	10 514	113 381	27 931	821 933
Ocenitelná práva	1 729 844	401	1	1 730 244	2 527	9 884	9	1 742 646
Jiný majetek	942	0	0	942	0	0	0	942
Nedokončený majetek	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Celkem</b>	<b>2 536 059</b>	<b>38 723</b>	<b>15 082</b>	<b>2 559 700</b>	<b>13 041</b>	<b>123 416</b>	<b>27 940</b>	<b>2 668 217</b>
<b>Zůstatková hodnota</b>	<b>Stav k 1. 1. 2004</b>			<b>Stav k 31. 12. 2004</b>		<b>Stav k 31. 12. 2005</b>		
Zřizovací výdaje	0			0		1 093		
Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	438			754		0		
Software	52 832			41 338		29 909		
Ocenitelná práva	459			58		242 898		
Jiný majetek	0			0		0		
Nedokončený majetek	52 705			116 635		240 227		
Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	0			0		0		
<b>Celkem</b>	<b>106 434</b>			<b>158 785</b>		<b>514 127</b>		
<p>Údaje prezentované jako „Vliv metody konsolidace“ představují změnu vykazovaného majetku skupiny způsobenou zahrnutím dceřiného podniku ČD - Telematika a.s. plnou metodou od 1. 4. 2005, jak je popsáno v bodu 2.</p> <p>Dlouhodobý nehmotný majetek zahrnuje zejména logo mateřské společnosti, které bylo v roce 1997 oceněno nezávislým znalcem částkou 1 729 mil. Kč. Společnost eviduje oprávky k logu společnosti ve stejné výši.</p>								
<b>5.2. Dlouhodobý hmotný majetek (údaje v tis. Kč)</b>								
Požizovací cena	Stav k 1. 1. 2004	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2004	Vliv metody konsolidace	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2005
Pozemky	8 030 696	14 721	22 718	8 022 699	0	68 985	635 764	7 455 920
Stavby	20 634 832	599 090	99 322	21 134 600	1 919 078	854 827	315 436	23 593 069
Samostatné movité věci	50 833 876	1 521 644	1 355 551	50 999 969	140 068	1 992 734	1 229 534	51 903 237
– Stroje, zařízení a inventář	7 268 469	213 676	626 797	6 855 348	140 068	215 503	469 795	6 741 124
– Dopravní prostředky	43 237 641	1 307 080	721 927	43 822 794	0	1 775 949	734 837	44 863 906
– Ostatní	327 766	888	6 827	321 827	0	1 282	24 902	298 207
Jiný majetek	4 426	70	146	4 350	0	192	0	4 542
Nedokončený majetek	1 093 190	1 967 324	1 002 457	2 058 057	21 112	5 437 978	2 804 269	4 712 878
Zálohy	1 339 146	1 296 970	195 606	2 440 510	0	1 180 723	1 926 386	1 694 847
Oceňovací rozdíl	0	0	0	0	0	8 321	0	8 321
<b>Celkem</b>	<b>81 936 166</b>	<b>5 399 819</b>	<b>2 675 800</b>	<b>84 660 185</b>	<b>2 080 258</b>	<b>9 543 760</b>	<b>6 911 389</b>	<b>89 372 814</b>



Oprávky	Stav k 1. 1. 2004	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2004	Vliv metody konsolidace	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2005
Stavby	11 242 376	432 612	83 016	11 591 971	146 515	904 743	582 100	12 061 129
Samostatné movité věci	33 715 057	2 032 853	1 336 471	34 411 439	66 821	1 995 455	1 191 793	35 281 922
– Stroje, zařízení a inventář	5 722 193	307 414	615 214	5 414 393	66 821	336 035	437 700	5 379 549
– Dopravní prostředky	27 800 214	1 725 439	721 257	28 804 396	0	1 574 087	677 980	29 700 503
– Ostatní	192 650	0	0	192 650	0	85 333	76 112	201 871
Jiný majetek	409	0	7	402	0	6	14	394
Nedokončený majetek	0	0	0	0	0	0	0	0
Zálohy	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Celkem</b>	<b>44 957 842</b>	<b>2 465 465</b>	<b>1 419 494</b>	<b>46 003 812</b>	<b>213 336</b>	<b>2 900 204</b>	<b>1 773 907</b>	<b>47 343 445</b>
Opravné položky	Stav k 1. 1. 2004	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2004	Vliv metody konsolidace	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2005
Pozemky	4 986	7 420	4 986	7 420	0	4 526	7 420	4 526
Stavby	72 056	134 225	72 056	134 225	0	82 756	134 225	82 756
Samostatné movité věci	1 166 192	783 117	1 166 192	783 117	0	533 360	783 213	533 264
– Stroje, zařízení a inventář	9 075	3 304	9 075	3 304	0	6 060	3 400	5 964
– Dopravní prostředky	1 157 117	779 813	1 157 117	779 813	0	527 300	779 813	527 300
– Ostatní	0	0	0	0	0	0	0	0
Jiný majetek	64	8	64	8	0	0	0	8
Nedokončený majetek	6 954	0	6 954	0	0	0	0	0
Zálohy	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Celkem</b>	<b>1 250 252</b>	<b>924 770</b>	<b>1 250 252</b>	<b>924 770</b>	<b>0</b>	<b>620 642</b>	<b>924 858</b>	<b>620 554</b>
Zůstatková hodnota	Stav k 1. 1. 2004		Stav k 31. 12. 2004		Stav k 31. 12. 2005			
Pozemky	8 025 710		8 015 279		7 451 394			
Stavby	9 320 401		9 408 404		11 449 185			
Samostatné movité věci	15 952 628		15 805 413		16 088 051			
– Stroje, zařízení a inventář	1 537 201		1 437 651		1 355 611			
– Dopravní prostředky	14 280 311		14 238 585		14 636 104			
– Ostatní	135 116		129 177		96 336			
Jiný majetek	3 953		3 940		4 140			
Nedokončený majetek	1 086 236		2 058 057		4 712 878			
Zálohy	1 339 146		2 440 510		1 694 847			
Oceňovací rozdíl	0		0		8 321			
<b>Celkem</b>	<b>35 728 074</b>		<b>37 731 603</b>		<b>41 408 816</b>			
<p>Údaje prezentované jako „Vliv metody konsolidace“ představují změnu vykazovaného majetku skupiny způsobenou zahrnutím dceřiného podniku ČD - Telematika a.s. plnou metodou od 1. 4. 2005, jak je popsáno v bodu 2.</p> <p>Pozemky a stavby jsou představovány zejména nemovitostmi nádraží a dep kolejových vozidel (včetně kolejíště v obvodu nádraží a dep) a dalšími nemovitostmi sloužícími k provozování nákladní a osobní železniční dopravy a ostatních činností skupiny. Součástí pozemků a staveb není majetek tvořící železniční dopravní cestu, který je ve vlastnictví státu.</p>								

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

Nejvýznamnější položkou nedokončeného majetku je částka 3 598 088 tis. Kč, tvořená náklady na pořízení 7 souprav kolejových vozidel s výkyvnými skříněmi (tzv. Pendolina). Převzaté soupravy byly v průběhu roku 2004 a 2005 uvedeny do zkušebního provozu. Zařazení těchto souprav do užívání a zahájení jejich odpisování závisí na splnění všech smluvních podmínek. Nejvýznamnější položkou záloh je částka 991 362 tis. Kč, tvořená náklady na pořízení osobních železničních vozů Ampz a Bmz (vozy 1. a 2. třídy).

Významné vyřazení majetku bylo způsobeno přesňováním transformace bývalé společnosti České dráhy, s.o., s dopadem na výši vlastního kapitálu, jak je popsáno v bodě 5.7. přílohy.

Dalším úbytkem bylo vyřazení budov a pozemků v důsledku prodeje tohoto majetku SŽDC v rámci narovnání majetkoprávních vztahů v pořizovací hodnotě 291 995 tis. Kč. Další významné úbytky majetku souvisí s vyřazením lokomotiv v pořizovací hodnotě 277 032 tis. Kč, ostatních kolejových vozidel v pořizovací hodnotě 358 984 tis. Kč. Významný úbytek v položce „Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek a nárůst nedokončeného dlouhodobého majetku“ je způsoben zaúčtováním části pořizovaných kolejových vozidel s výkyvnými skříněmi (tzv. Pendolina) v souladu se smlouvou. Částka záloh k 31. 12. 2004 byla 1 143 540 tis. Kč.

Největším přírůstkem hmotného majetku byl nákup vlakové soupravy číslo 471 (pantograf) v hodnotě 615 563 tis. Kč.

#### **5.2.1. Majetek daný do zástavy**

Mateřská společnost vlastní majetek, k němuž bylo zřízeno zástavní právo, a to k vlakovým soupravám řady 471 v pořizovací ceně 606 780 tis. Kč.

#### **5.2.2. Dlouhodobý hmotný majetek neuvedený v rozvaze**

Celková hodnota dlouhodobého hmotného majetku neuvedeného v konsolidované rozvaze k 31. 12. 2005 je 1 540 mil. Kč (1 798 mil. Kč k 31. 12. 2004). Jedná se o položky v hodnotě do 10 tis. Kč, které jsou evidovány pouze v operativní evidenci. Tyto položky jsou v souladu s platnou legislativou zaúčtovány do nákladů v okamžiku pořízení.

**5.2.3. Investiční dotace**

Nejvýznamnější částí přijatých investičních dotací jsou dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury, které v roce 2005 činily 443 864 tis. Kč a v roce 2004 činily 963 788 tis. Kč.

**5.2.4. Majetek ve finančním pronájmu (údaje v tis. Kč)**

Popis předmětu/skupiny předmětů	Datum zahájení	Doba trvání v měsících	Celková hodnota leasingu	Skutečně uhrazené splátky v 2005	Splatno v roce 2006	Splatno v dalších letech
Analyzátor AU	Červen 2003	36	2 095	1 163	698	234
Nákladní kolejová vozidla	Říjen 2005	96	145 613	4 397	18 202	123 014
Osobní automobily	Listopad 2003	36	988	220	275	0
Osobní automobily	Červenec 2004	36	473	105	158	79
Osobní automobily	Srpen 2004	36	881	196	294	171
Technologické celky	2003	36	2 080	693	282	0
Technologické celky	Srpen 2005	48	10 848	1 132	2 713	7 003
Osobní automobily	Leden 2005	60	72 921	13 235	14 822	44 864
<b>Celkem</b>			<b>235 899</b>	<b>21 141</b>	<b>37 444</b>	<b>175 365</b>

Majetek ve finančním pronájmu není součástí dlouhodobého majetku vykázaného v rozvaze. Uvedené údaje jsou bez daně z přidané hodnoty a včetně provize leasingové společnosti.

**5.2.5. Zisky a ztráty z titulu prodeje zásob a dlouhodobého majetku mezi jednotkami konsolidačního celku**

Největší prodeje mezi jednotkami konsolidačního celku byly mezi mateřskou společností a společností ČD - Telematika a.s., kde zisk dceřiného podniku z těchto prodejů dosáhl za rok 2005 výše 16 663 tis. Kč.

**5.3. Dlouhodobý finanční majetek****5.3.1. Podíly v ovládaných a řízených osobách**

K 31. 12. 2005 (údaje v tis. Kč)

Obchodní firma	Sídlo	Požizovací cena	Přecenění	Vlastnický podíl v %	Vlastní kapitál spol.	Výsledek hospodaření	Ocenění k 31. 12. 2005
RAILREKLAM, spol. s r.o.	Praha 1, Klimentská 36/1652	29 250	6 761	100 %	36 011	4 239	36 011
RailReal, a.s.	Praha 3, Olšanská 1a	660	442	66 %	1 669	-439	1 102
ČD Reality a.s.	Praha 3, Prvního pluku 2a/81	1 020	-145	51 %	1 715	47	875
ČD Generalvertretung GmbH	SRN Frankfurt am/M	1 592	-142	100 %	*)	2 919	1 450
Dopravní vzdělávací institut, a.s.	Praha 1, Hybernská 1014/13	3 200	932	100 %	4 132	932	4 132
Smíchov Station Development, a.s.	Praha 1, Revoluční 655/1	1 020	-302	51 %	1 267	-733	718
ČD travel, s.r.o.	Praha 1, Hybernská 1034	7 500	-332	100 %	7 168	-332	7 168
Trade CDT s.r.o.	Praha 3, Pernerova 2819/2a	500	0	100 %	395	-105	500
<b>Celkem</b>		<b>44 742</b>	<b>7 214</b>				<b>51 956</b>

\*) Údaj není k dispozici.



K 31. 12. 2004 (údaje v tis. Kč)

Obchodní firma	Sídlo	Pořizovací cena	Opravná položka	Vlastnický podíl v %	Vlastní kapitál spol.	Výsledek hospodaření	Ocenění k 31. 12. 2004	Ocenění k 31. 12. 2004 metodou roku 2005 **)
RAILREKLAM, spol. s r.o.	Praha 1, Klimentská 36/1652	29 250	0	100 %	34 745	6 522	29 250	34 745
RailReal, a.s.	Praha 3, Olšanská 1a	660	0	66 %	2 108	301	660	1 391
ČD Reality a.s.	Praha 3, Prvního pluku 2a/81	1 020	169	51 %	1 668	-332	851	851
ČD Generalvertretung GmbH	SRN Frankfurt am/M	1 592	0	100 %	*)	*)	1 592	*)
<b>Celkem</b>		<b>32 522</b>	<b>169</b>				<b>32 353</b>	<b>36 987</b>

\*) Údaj není k dispozici.

\*\*) Vzhledem ke změně metody oceňování dlouhodobého finančního majetku v roce 2005, jak je popsáno v kapitole 4.19., je uveden také srovnatelný údaj k 31. 12. 2004 metodou ekvivalence.

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

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

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

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

Smíchov Station Development, a.s., zápis v OR 1. 6. 2005, základní předmět podnikání: pronájem nemovitostí, bytů a nebytových prostor.

ČD travel, s.r.o., zápis v OR 1. 8. 2005, základní předmět podnikání: provozování cestovní kanceláře.

Dopravní vzdělávací institut, a.s., zápis v OR 21. 9. 2005, základní předmět podnikání: pořádání kurzů, vzdělávacích akcí a lektorská činnost.

Trade CDT s.r.o., zápis v OR 9. 11. 2005, základní předmět podnikání: zprostředkování obchodu a služeb a velkoobchod. Společnost je plně vlastněná společností ČD - Telematika a.s.



5.3.2. Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem  
K 31. 12. 2005 (údaje v tis. Kč)

Název společnosti Obchodní firma	Sídlo	Požizovací cena	Přecenění	Vlastnický podíl v %	Vlastní kapitál spol.	Výsledek hospodaření	Ocenění k 31. 12. 2005
CR-City a.s.	Praha 3, Olšanská 1a	680	-566	34 %	336	-263	114
BOHEMIAKOMBI s.r.o.	Praha 1, Opletalova 6	822	4 860	20 %	28 408	-1 859	5 682
Masaryk Station Development a.s.	Praha 3, Olšanská 1a	680	-647	34 %	99	-1 713	33
<b>Celkem</b>		<b>2 182</b>	<b>3 647</b>				<b>5 829</b>

K 31. 12. 2004 (údaje v tis. Kč)

Název společnosti Obchodní firma	Sídlo	Požizovací cena	Opravná položka	Vlastnický podíl v %	Vlastní kapitál spol.	Výsledek hospodaření	Ocenění k 31. 12. 2004	Ocenění k 31. 12. 2004 metodou roku 2005 **)
CD Centrum a.s.	Brno, Heršpická 813/5	2 940	1 272	49 %	3 405	-1 812	1 668	1 668
CR-City a.s.	Praha 3, Olšanská 1a	680	680	34 %	-7 846	-8 897	0	-2 668
BOHEMIAKOMBI s.r.o.	Praha 1, Opletalova 6	822	0	20 %	30 267	-175	822	6 053
Masaryk Station Development a.s.	Praha 3, Olšanská 1a	680	0	34 %	1 812	-188	680	616
<b>Celkem</b>		<b>5 122</b>	<b>1 952</b>				<b>3 170</b>	<b>5 669</b>

\*) Vzhledem ke změně metody oceňování dlouhodobého finančního majetku v roce 2005, jak je popsáno v kapitole 4.19., je uveden také srovnatelný údaj k 31. 12. 2004 metodou ekvivalence.

Smlouvou o koupi cenných papírů z 8. 6. 2005 prodala společnost svůj podíl ve společnosti ČD CENTRUM a.s. společnosti MORÁVKA CENTRUM, a.s.

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

Druh cenného papíru a vkladu	Pořizovací cena	Opravná položka	Ocenění k 31. 12. 2005	Ocenění k 31. 12. 2004
PraK,a.s.	850	0	850	850
STROJEXPORT a.s.	2 300	0	2 300	2 300
Hit Rail B.V.	4 017	0	4 017	4 017
EUROFIMA	262 873	0	262 873	262 873
INTERCONTAINER-INTERFRIGO, o.s.	5 189	0	5 189	5 189
INTERNATIONALE SPEDITION Děčín, a.s.	400	392	8	0
<b>Celkem</b>	<b>275 629</b>	<b>392</b>	<b>275 237</b>	<b>275 229</b>

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

Společnost v roce 2004 zvýšila svůj kapitálový vklad ve společnosti INTERCONTAINER-INTERFRIGO o.s. o 55 tis. EUR.

## 5.3.4. Cenné papíry a podíly v ekvivalenci

Položka cenných papírů a podílů v ekvivalenci vykazuje k 31. 12. 2004 podíl mateřské společnosti na vlastním kapitálu dceřiné společnosti ČD - Telematika a.s., jak je uvedeno v bodu 2.

## 5.4. Zásoby (údaje v tis. Kč)

	31. 12. 2005	31. 12. 2004
Náhradní díly pro stroje a zařízení	388 013	365 352
Náhradní díly a jiné součásti ke kolejovým vozidlům a lokomotivám	496 530	465 239
Ostatní náhradní díly a jiné drobné součástky	235 261	284 511
Pohonné hmoty a ostatní výrobky z ropy	37 277	95 622
Výhybky, točny, posuvny a součásti pro železniční svršek	168 296	148 574
Ostatní	629 332	409 918
Nedokončená výroba	16 024	14 182
Poskytnuté zálohy na zásoby	22 538	95 884
<b>Celkem pořizovací hodnota</b>	<b>1 993 271</b>	<b>1 879 282</b>
Opravné položky	56 760	102 427
<b>Celkem zůstatková hodnota</b>	<b>1 936 511</b>	<b>1 776 855</b>

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

Pokles opravných položek vyplývá ze skutečnosti, že mateřská společnost v průběhu roku 2005 provedla detailní posouzení budoucí využitelnosti zásob, zejména těch, ke kterým v minulém období byla vytvořena z důvodu existujících nejistot opravná položka. Na základě tohoto posouzení byla část tohoto materiálu spotřebována, zlikvidována nebo prodána a část nově určena jako dlouhodobě potřebný majetek.

**5.5. Krátkodobé pohledávky****5.5.1. Pohledávky z obchodních vztahů (údaje v tis. Kč)**

Rok	Kategorie	Do splatnosti	Po splatnosti (dnů)					Celkem	Celkem
			0 – 90	91 – 180	181 – 365	366 – 730	731 a více		
2005	Brutto	2 665 011	284 598	235 261	36 060	50 553	18 891	625 363	<b>3 290 374</b>
	Opravné položky	0	0	57 432	24 445	46 858	17 692	146 427	<b>146 427</b>
	Netto	2 665 011	284 598	177 829	11 615	3 695	1 199	478 936	<b>3 143 947</b>
2004	Brutto	2 634 678	193 602	34 323	24 686	51 913	628	305 153	<b>2 939 831</b>
	Opravné položky	0	6	110	9 846	51 913	628	62 503	<b>62 503</b>
	Netto	2 634 678	193 596	34 213	14 839	0	0	242 650	<b>2 877 328</b>

**5.5.2. Daňové pohledávky**

Daňové pohledávky jsou tvořeny převážně pohledávkou z titulu daně z přidané hodnoty.

**5.5.3. Poskytnuté zálohy**

Krátkodobé poskytnuté zálohy byly tvořeny převážně zálohami na dodávky služeb (elektrická energie, teplo apod.).

**5.6. Dohadné účty aktivní (údaje v tis. Kč)**

	Zůstatek k 31. 12. 2005	Zůstatek k 31. 12. 2004
Nájemné za provoz vozů v zahraničí – osobní doprava	552 308	591 755
Nájemné za provoz vozů v zahraničí – nákladní doprava	224 000	180 708
Výnosy z mezinárodní přepravy	432 981	456 519
Ostatní	54 040	134 444
<b>Dohadné účty aktivní celkem</b>	<b>1 263 329</b>	<b>1 363 426</b>

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

Výnosy z mezinárodní přepravy představují pohledávku z titulu uskutečněných přeprav do 31. 12. 2005, které nebyly cizím železnicím vyúčtovány, a pohledávku nevyúčtovaných provozních výkonů v pohraničních oblastech se sousedními železnicemi. Tato pohledávka je obvykle vyúčtována se zpožděním 1 či více měsíců.

**5.7. Vlastní kapitál**

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

Údaje o charakteru jednotlivých položek vlastního kapitálu jsou uvedeny v obecných informacích přílohy ke konsolidované účetní závěrce v bodě 4.7.

Přecenění dlouhodobého finančního majetku metodou ekvivalence činí 10 862 tis. Kč.

Zvýšení statutárních a ostatních fondů je představováno přidělem do sociálního fondu ve výši 327 083 tis. Kč na vrub emisního ážia. Do 31. 12. 2005 bylo z prostředků sociálního fondu roku 2005 vyčerpáno 150 930 tis. Kč.

Ztráta předcházejícího účetního období ve výši 617 968 tis. Kč a podíl na hospodářském výsledku v ekvivalenci ve výši 402 tis. Kč byly převedeny do neuhrazené ztráty minulých let a do konsolidačního rezervního fondu.

Nejvýznamnější částkou změny ostatních kapitálových fondů byl dopad přesunu nemovitostí mezi mateřskou společností a SŽDC v celkové čisté výši 385 mil. Kč. Z důvodu zpřesňování transformace bývalé s.o. České dráhy byly do majetku mateřské společnosti zaúčtovány některé nemovitosti dříve evidované SŽDC a současně došlo k vyřazení některých nemovitostí z účetnictví společnosti do SŽDC. Jedná se zejména o pozemky oddělené geometrickými plány na počátku a konci železničních stanic. Vedení mateřské společnosti se domnívá, že případné další změny, které mohou v budoucnosti nastat z výše uvedených důvodů, nejsou významné.

Změnu ostatních kapitálových fondů dále způsobilo zejména zaúčtování darů, dotací a neevidovaného dlouhodobého majetku identifikovaného při inventarizaci majetku mateřské společnosti.

#### 5.8. Rezervy (údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 1. 1. 2004	Tvorba	Čerpání	Zůstatek k 31. 12. 2004	Tvorba	Čerpání	Zůstatek k 31. 12. 2005
Rezerva na slevy a reklamace	26 458	35 197	26 458	35 197	29 437	35 197	29 437
Rezerva na renty	18 345	15 477	18 345	15 477	16 271	15 477	16 271
Rezerva na soudní spory	0	0	0	0	9 290	0	9 290
Rezerva na opravy majetku	4 743	0	4 743	0	0	0	0
Rezerva na doprovodný sociální program	52 618	0	52 618	0	0	0	0
Rezerva na nevybranou dovolenou	301 257	0	168 275	132 982	75 443	132 982	75 443
Ostatní rezervy	0	0	0	0	3 783	0	3 783
<b>Rezervy celkem</b>	<b>403 421</b>	<b>50 674</b>	<b>270 439</b>	<b>183 656</b>	<b>134 224</b>	<b>183 656</b>	<b>134 224</b>

Významné snížení rezervy na nevybranou dovolenou v roce 2005 bylo způsobeno zvýšeným čerpáním dovolené zaměstnanci mateřské společnosti a snížením počtu zaměstnanců.

Všechny rezervy tvořené v roce 2005 jsou daňově neuznatelné.

#### 5.9. Dlouhodobé závazky (údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 31. 12. 2005	Zůstatek k 31. 12. 2004
Závazek ke společnosti EUROFIMA	3 045 467	1 827 839
Závazek k městu Karlovy Vary	44 338	44 000
Dlouhodobé přijaté zálohy	18 319	611
Ostatní	161 142	338
<b>Dlouhodobé závazky celkem</b>	<b>3 269 266</b>	<b>1 872 788</b>

V roce 2004 přijala mateřská společnost dlouhodobou půjčku od společnosti EUROFIMA na financování nákupu kolejových vozidel, která byla dále v roce 2005 navýšena. Tato půjčka je zajištěna státní zárukou. Část dlouhodobých závazků tvoří závazek mateřské společnosti vůči městu Karlovy Vary v souvislosti s výstavbou vlakového a autobusového nádraží v Karlových Varech.

Výše kapitalizovaných úroků z úvěru od společnosti EUROFIMA za rok 2005 činila 19 371 tis. Kč a za rok 2004 činila 8 099 tis. Kč.

**5.10. Krátkodobé závazky****5.10.1. Závazky z obchodních vztahů (údaje v tis. Kč)**

Rok	Kategorie	Do splatnosti	Po splatnosti (dnů)					Celkem	Celkem
			0 – 90	91 – 180	181 – 365	366 – 730	731 a více		
2005	Krátkodobé	3 452 216	279 881	13 601	6 652	12 613	7 834	320 581	<b>3 772 797</b>
2004	Krátkodobé	2 927 704	274 401	10 247	2 748	-238	274	287 432	<b>3 215 136</b>

**5.10.2. Daňové závazky a dotace**

Daňové závazky k 31. 12. 2005 tvoří převážně daň z příjmů fyzických osob ze závislé činnosti, sražená zaměstnancům z hrubých mezd, a nevyčerpaná část investiční dotace, přijatá mateřskou společností od obcí, ve výši 43 642 tis. Kč (k 31. 12. 2004 činila 39 967 tis. Kč).

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

**5.10.3. Přijaté zálohy**

K 31. 12. 2005 činily krátkodobé přijaté zálohy 339 167 tis. Kč (k 31. 12. 2004 činily 285 277 tis. Kč) a byly tvořeny převážně zálohami na nájemné.

**5.11. Dohadné účty pasivní (údaje v tis. Kč)**

	Zůstatek k 31. 12. 2005	Zůstatek k 31. 12. 2004
Nájemné za provoz vozů zahraničních společností v ČR – osobní doprava	514 825	472 081
Nájemné za provoz vozů zahraničních společností v ČR – nákladní doprava	105 000	109 454
Náklady z mezinárodní přepravy	190 483	290 286
Ostatní	354 507	151 064
<b>Dohadné účty pasivní celkem</b>	<b>1 164 815</b>	<b>1 022 885</b>

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

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

**5.12. Bankovní úvěry****Dlouhodobé bankovní úvěry (údaje v tis. Kč)**

Banka	Měna	Zůstatek k 31. 12. 2005	Zůstatek k 31. 12. 2004	Úroková sazba	Forma zajištění
ČSOB	EUR	1 422 839	721 221	3M EURIBOR + 0,5	Státní záruka
<b>Celkem</b>		<b>1 422 839</b>	<b>721 221</b>		

Mateřská společnost uzavřela úvěrovou smlouvu s konsorciem bank vedeným Československou obchodní bankou, a.s. Dalšími členy konsorcia jsou Kreditanstalt für Wiederaufbau, Bayerische Landesbank, Česká spořitelna, a.s., a Deutsche Bank Filiale Prag, org. složka. Celková výše úvěrového rámce je 92 065 tis. EUR. Úvěr byl poskytnut za účelem obnovy vozového parku a je zajištěn státní zárukou vystavenou Ministerstvem financí ČR, která zajišťuje jistinu a úroky. K 31. 12. 2005 bylo načerpáno 61 376 tis. EUR (jednorázově čerpáno 25. 11. 2005). K 31. 12. 2004 bylo čerpáno 26 305 tis. EUR (3krát čerpáno 8 768 tis. EUR na jednotku 1 – 3 včetně). Splácení jistiny úvěru začalo v roce 2005 (splátky 25. 5. 2005 a 25. 11. 2005, každá ve výši 1 315 tis. EUR). Konečným dnem splacení celého úvěru je 25. 11. 2014.

Jako dlouhodobý úvěr skupina vykazuje část bankovních úvěrů, která je splatná po jednom roku od data účetní závěrky.

**Krátkodobé bankovní úvěry**

Jako krátkodobý úvěr skupina vykazuje část úvěrů, která je splatná do jednoho roku od data účetní závěrky. K 31. 12. 2005 činí část úvěru splatná do jednoho roku od data účetní závěrky 281 088 tis. Kč. (k 31. 12. 2004 činila část úvěru splatná do jednoho roku od data účetní závěrky 80 136 tis. Kč). Jako krátkodobý bankovní úvěr dále skupina vykazuje kontokorentní úvěry, které k 31. 12. 2005 činí 327 138 tis. Kč.

Výše kapitalizovaných úroků z úvěru od ČSOB za rok 2005 činí 26 838 tis. Kč a za rok 2004 skupina kapitalizovala úroky ve výši 25 824 tis. Kč.

**5.13. Daň z příjmů****5.13.1. Splatná daň**

Mateřská společnost od data vzniku 1. 1. 2003 vykazuje daňové ztráty. Daňová ztráta roku 2005 byla 2 726 682 tis. Kč, daňová ztráta roku 2004 činila 2 894 691 tis. Kč a daňová ztráta roku 2003 činila 1 294 660 tis. Kč.

Splatná daň vykázaná skupinou je daň z příjmů dceřiných společností jako samostatných právnických osob.

**5.13.2. Odložená daň**

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

	Stav k 31. 12. 2005	Stav k 31. 12. 2004
Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	-959 288	-423 873
Dlouhodobý finanční majetek	0	96
Pohledávky z obchodního styku	23 352	10 913
Zásoby	12 839	24 582
Rezervy	31 306	44 078
Nezaplacené penále	23 544	0
Kumulovaná daňová ztráta	1 657 745	1 005 444
Odložená daň z konsolidačních úprav	28 449	0
<b>Odložená daňová pohledávka – neúčtovaná</b>	<b>817 947</b>	<b>661 240</b>
Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	-61 455	0
Dlouhodobý finanční majetek		0
Pohledávky z obchodního styku	7 927	0
Zásoby	1 109	0
Rezervy		0
Ostatní	1 963	0
Kumulovaná daňová ztráta	39 616	0
Odložená daň z konsolidačních úprav	35 626	0
<b>Odložená daňová pohledávka – účtovaná</b>	<b>24 786</b>	<b>0</b>
<b>Celkem odložená daňová pohledávka</b>	<b>789 497</b>	<b>661 240</b>

Nejvýznamnější vliv na celkovou výši odložené daně má mateřská společnost. Z důvodu opatrnosti a nejistoty ohledně budoucích zdanitelných zisků se mateřská společnost rozhodla o odložené daňové pohledávce neúčtovat. Zaúčtovaná odložená daň se vztahuje zejména k majetku a závazkům dceřiných podniků.

**5.14. Časové rozlišení pasiv**

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

Výnosy příštích období zahrnují zejména časové rozlišení výnosů ze slevových karet a příjem z nájemného tří benzinových stanic pronajatých společností OMV a ARAL, které bylo zapláceno na 20 let dopředu.

**5.15. Tržby za vlastní výkony a služby (údaje v tis. Kč)**

	Rok 2005			Rok 2004		
	Tuzemsko	Zahraničí	Celkem	Tuzemsko	Zahraničí	Celkem
Tržby z nákladní přepravy	5 575 471	10 903 974	16 479 445	5 676 589	12 002 514	17 679 103
Tržby z osobní přepravy	3 918 749	1 519 423	5 438 172	3 743 674	1 557 201	5 300 875
Tržby z ostatní přepravy	20 346	0	20 346	19 426	0	19 426
Tržby za zajištění ŽDC	11 243 979	0	11 243 979	11 374 912	0	11 374 912
Tržby za zajištění modernizace a rozvoje ŽDC	34 817	0	34 817	40 174	0	40 174
Tržby za ostatní služby	2 146 776	95 212	2 241 988	2 135 631	0	2 135 631
<b>Tržby za vlastní výkony a služby celkem</b>	<b>22 940 138</b>	<b>12 518 609</b>	<b>35 458 747</b>	<b>22 990 406</b>	<b>13 559 715</b>	<b>36 550 121</b>

Zahraniční tržby z přepravy představují podíl mateřské společnosti na výnosech z mezinárodní přepravy a výnosy z nájemného za provoz vozů v zahraničí.

Tržby za zajištění železniční dopravní cesty představují zejména tržby za služby poskytované (SŽDC) a zahrnují zajištění řízení provozu ve výši 4 488 040 tis. Kč (v roce 2004 činily 4 919 217 tis. Kč) a zajištění provozuschopnosti ve výši 6 755 939 tis. Kč (v roce 2004 činily 6 455 695 tis. Kč). Vztahy mezi mateřskou společností a SŽDC jsou uvedeny v bodě 8.2.

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

**5.16. Spotřebované nákupy (údaje v tis. Kč)**

	Rok 2005	Rok 2004
Spotřeba materiálu	2 289 285	2 632 706
Spotřeba energie	2 623 668	2 500 338
Spotřeba pohonných hmot	2 163 347	1 944 111
<b>Spotřebované nákupy celkem</b>	<b>7 076 300</b>	<b>7 077 155</b>



## 5.17. Služby (údaje v tis. Kč)

	Rok 2005	Rok 2004
Opravy a udržování	3 722 721	3 958 375
Cestovné	256 816	289 631
Nájemné ostatní	79 901	98 952
Použití dopravní cesty, řízení provozu	5 695 136	5 810 085
Nájemné za železniční vozy – osobní a nákladní	1 145 050	1 196 308
Přepravné	247 254	216 116
Služby jídelních a lůžkových vozů	138 016	126 214
Služby spojené s užíváním budov	223 604	230 600
Čištění, řazení vozů	133 668	118 194
Ostatní služby	1 161 527	1 066 148
<b>Celkem</b>	<b>12 803 693</b>	<b>13 110 623</b>

Ostatní služby zahrnují zejména náklady v oblasti ekologie, telekomunikací, vzdělávání, drobný majetek a podobně.

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

	Rok 2005	Rok 2004
Změna stavu rezerv	-49 432	-219 765
Změna stavu opravných položek k pohledávkám	83 924	7 136
Změna stavu opravných položek k dlouhodobému hmotnému majetku	-304 216	-325 481
Změna stavu opravných položek k dlouhodobému finančnímu majetku	-2 521	2 121
Změna stavu opravných položek k zásobám	-45 667	-216 860
<b>Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti celkem</b>	<b>-317 912</b>	<b>-752 849</b>

Pokles výše rezerv v roce 2004 a 2005 je způsoben zejména čerpáním rezervy na nevybranou dovolenou (viz bod 5.8.). Snížení hodnoty opravné položky k dlouhodobému hmotnému majetku je komentováno v bodě 5.2. a opravné položky k zásobám v bodě 5.4.

## 5.19. Ostatní provozní výnosy (údaje v tis. Kč)

	Rok 2005	Rok 2004
Úhrada ztráty z osobní dopravy ze státního rozpočtu včetně dotace na žakovské jízdné	2 625 704	4 867 405
Úhrada ztráty z osobní dopravy z rozpočtu krajů včetně dotace na žakovské jízdné	4 469 286	2 174 846
Ostatní dotace	720 061	524 337
Výnosy z odepsaných a postoupených pohledávek	4 240	399
Smluvní pokuty a úroky z prodlení	116 732	363
Náhrady za manka a škody	122 557	126 586
Ostatní	516 480	502 731
<b>Ostatní provozní výnosy celkem</b>	<b>8 575 060</b>	<b>8 196 667</b>

V roce 2004 částečně ručil a dotoval ztrátu vznikající v regionální osobní dopravě stát a od roku 2005 plně přešlo poskytování dotace na regionální osobní dopravu na krajské úřady. Položka „Ostatní dotace“ zahrnuje zejména dotaci na doprovodný sociální program spojený s restrukturalizací pracovních sil. Položka „Ostatní“ zahrnuje například úhrady od zaměstnanců za stravování, rekreace, provize z prodeje přepravních cenin (jízdenky apod.).

**5.20. Ostatní provozní náklady (údaje v tis. Kč)**

	Rok 2005	Rok 2004
Smluvní pokuty a úroky z prodlení	3 947	4 815
Odpisy pohledávek a postoupené pohledávky	26 206	8 217
Manka a škody v provozní oblasti	29 033	68 745
Pojištění	171 878	142 803
Stejnokroje a paušály zaměstnancům	151 764	105 226
Náhrady škod na majetku a zdraví osob	59 262	38 319
Členské příspěvky	28 016	31 258
Ostatní provozní náklady	55 562	35 628
<b>Ostatní provozní náklady celkem</b>	<b>525 668</b>	<b>435 011</b>

**5.21. Ostatní finanční výnosy a náklady**

Ostatní finanční výnosy a náklady tvoří převážně kurzové rozdíly. Významnou část kladného vlivu kurzových rozdílů na výsledek hospodaření roku 2005 měl příznivý vývoj kurzu EUR ve vztahu k půjčkám a úvěrům v cizí měně uvedeným v kapitolách 5.9. a 5.12.

**5.22. Mimořádné výnosy a náklady**

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

**6. ZAMĚŠTNANCI, VEDENÍ SKUPINY A STATUTÁRNÍ ORGÁNY**

Průměrný přepočtený počet zaměstnanců a členů vedení skupiny za rok 2005 a 2004 je následující:  
2005 (údaje v tis. Kč)

	Počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. a zdrav. zabezpečení	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	66 411	16 422 088	5 416 383	645 833	22 484 305
Vedení společnosti	328	213 446	73 919	4 900	292 264
<b>Celkem</b>	<b>66 739</b>	<b>16 635 533</b>	<b>5 490 302</b>	<b>650 734</b>	<b>22 776 569</b>

2004 (údaje v tis. Kč)

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

Členům statutárních a dozorčích orgánů byly kromě možnosti využití zlevněného jízdného poskytnuty peněžní odměny ve výši 3 312 tis. Kč v roce 2005, 3 466 tis. Kč v roce 2004. Vedení skupiny má možnost požívat naturální mzdy ve formě užití automobilů společnosti k soukromým účelům.

## 7. PODMÍNĚNÉ A DALŠÍ NEUVEDENÉ ZÁVAZKY V ÚČETNICTVÍ

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

Mateřská společnost uzavřela dne 24. 2. 2005 rámcovou leasingovou smlouvu na nákup železničních kolejových vozidel v celkovém objemu 1,2 miliardy Kč. Železniční kolejová vozidla převzatá v rámci finančního leasingu v běžném účetním období jsou uvedena v kapitole 5.2.2., ostatní železniční kolejová vozidla budou převzata v následujících obdobích. Jako zajišťovací instrument k uzavřeným leasingovým smlouvám České dráhy, a.s., vystavily blanco směnku s rekta doložkou ve prospěch společnosti CityLeasing, s.r.o. Pronajímatel bude oprávněn v souladu se směnečným ujednáním vyplnit na směnce směnečnou sumu rovnající se dlužné částce nájemného včetně příslušenství, nejvýše však 40 % pořizovací ceny bez DPH předmětu leasingu v případě porušení leasingové smlouvy.

## 8. DALŠÍ INFORMACE

### 8.1. Významné faktory ovlivňující činnost společnosti

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

Mateřská společnost poskytuje přepravní služby ve veřejné dráží osobní dopravě za stanovenou (věcně usměrňovanou) cenu a zabezpečuje dopravní služby v určených kategoriích vlaků osobní přepravy v železniční síti České republiky. Rozsah těchto služeb a výše úhrady (výnosu mateřské společnosti) jsou stanoveny smlouvami se státem a územně samosprávnými celky. Výše úhrady je vázána na objem zdrojů stanovený státním rozpočtem na financování prokazatelné ztráty v osobní dopravě. Prostředky vyčleněné státním rozpočtem na úhradu závazků veřejné služby danou smluvně zajištěnými objemy výkonů v dálkové i regionální osobní dopravě v roce 2005 jsou dle výpočtu vedení mateřské společnosti nižší než celková ztráta.

K datu sestavení konsolidované účetní závěrky byly všechny smlouvy o regionální dopravní obslužnosti mezi územně samosprávnými celky a mateřskou společností na rok 2006 podepsány.

Návrh smlouvy se státem obsahující očekávanou částku úhrady na rok 2006 byl mateřskou společností předložen. Na základě již obdrženého měsíčního zálohového financování a zkušenosti z minulých let vedení mateřské společnosti předpokládá, že smlouva se státem obsahující navrženou částku úhrady bude uzavřena v průběhu roku 2006. Obdobně jako v roce 2005 vedení mateřské společnosti očekává, že celková částka obdržených úhrad za rok 2006 bude nižší než celková ztráta z dálkové a regionální osobní dopravy.

Mateřská společnost provozuje železniční dopravní cestu na základě tříleté smlouvy se SŽDC. Smlouva, ze které vyplývá mimo jiné i výše úhrady (výnosu mateřské společnosti) za provozování železniční dopravní cesty, byla uzavřena na období let 2003 až 2005. Koncem roku 2005 byla uzavřena nová smlouva mezi ČD, a.s., a SŽDC, s.o., o způsobu zajištění a provozování železniční dopravní cesty, její provozuschopnosti a modernizace ve veřejném zájmu na období let 2006 až 2009.

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



## 8.2. Vztahy se SŽDC

### Náklady a výnosy související s dopravní cestou

Nejvýznamnější náklady a výnosy skupiny realizované ve vztahu k SŽDC v roce 2005 a 2004 byly následující:

2005 (údaje v tis. Kč)

	Náklady	Výnosy
Zajištění ŽDC – řízení provozu	–	4 488 040
Zajištění ŽDC – údržba provozuschopnosti	–	6 755 939
Zajištění modernizace a rozvoje ŽDC	–	34 817
Použití dopravní cesty – osobní doprava	1 483 719	–
Použití dopravní cesty – nákladní doprava	4 200 261	–
<b>Celkem</b>	<b>5 683 980</b>	<b>11 278 796</b>

2004 (údaje v tis. Kč)

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

Výnosy ze zajištění železniční dopravní cesty (ŽDC) a ze zajištění modernizace a rozvoje ŽDC jsou vykazovány jako tržby za vlastní výkony a služby a jsou uvedeny v bodě 5.15. Náklady na poskytování těchto služeb jsou součástí celkových nákladů společnosti.

Náklady za použití dopravní cesty jsou vykazovány jako služby a jsou uvedeny v bodě 5.17.

### Pohledávky a závazky

K 31. 12. 2005 evidovala mateřská společnost pohledávky a závazky vůči SŽDC. Celková čistá hodnota salda těchto položek představuje závazky ve výši 526 594 tis. Kč, k 31. 12. 2004 čistá hodnota salda těchto položek představuje závazek ve výši 628 456 tis. Kč. Závazek je vykázán v položce „Závazky z obchodních vztahů“. Dále mateřská společnost vykazuje závazek z titulu nevyfakturovaných dodávek od SŽDC, vykazovaný jako dohadná položka pasivní, která k 31. 12. 2005 činí 79 775 tis. Kč. Pohledávky a závazky dceřiných společností vůči SŽDC nejsou významné.

## 8.3. Události po datu konsolidované účetní závěrky

Dne 14. 12. 2005 byla podepsána smlouva o upisování akcií, podle níž 51 % akcií dceřiné společnosti Traťová strojní společnost, a.s., vlastní České dráhy, a.s., a 49 % společnost OHL ŽS, a.s. (bývalé ŽS Brno, a.s.). Dokončení tohoto kroku se podařilo počátkem roku 2006, kdy společnost OHL ŽS, a.s., navýšila základní kapitál dceřiné společnosti formou peněžitého a nepeněžitého vkladu.

Po datu konsolidované účetní závěrky nedošlo k žádným významným událostem, jež by vyžadovaly úpravu účetních výkazů nebo zveřejnění v konsolidované účetní závěrce.

**ÚČETNÍ ZÁVĚRKA K 31. 12. 2005**

Název společnosti: České dráhy, a.s.  
Sídlo: nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, 110 15  
Právní forma: akciová společnost  
IČ: 70994226

**Součástí účetní závěrky:**

Rozvaha  
Výkaz zisku a ztráty  
Přehled o změnách vlastního kapitálu  
Přehled o peněžních tocích  
Příloha

Účetní závěrka byla sestavena dne 11. 5. 2006.

**Statutární orgán účetní jednotky**

Ing. Vladimír Filip  
člen představenstva a náměstek GŘ pro ekonomiku



Ing. Jiří Kolář, Ph.D.  
člen představenstva a náměstek GŘ pro osobní dopravu

## Rozvaha v plném rozsahu k datu 31. 12. 2005 (v tis. Kč)

	Brutto	31. 12. 2005 Korekce	Netto	31. 12. 2004 Netto
<b>AKTIVA CELKEM</b>	<b>99 194 208</b>	<b>-49 180 789</b>	<b>50 013 419</b>	<b>47 301 125</b>
<b>A. Pohledávky za upsaný základní kapitál</b>	–	–	–	–
<b>B. Dlouhodobý majetek</b>	<b>90 698 436</b>	<b>-49 009 336</b>	<b>41 689 100</b>	<b>38 728 883</b>
<b>B.I. Dlouhodobý nehmotný majetek</b>	<b>2 873 537</b>	<b>-2 505 069</b>	<b>368 468</b>	<b>158 785</b>
B.I.2. Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	102 597	-102 597	–	754
B.I.3. Software	687 115	-672 171	14 944	41 338
B.I.4. Ocenitelná práva	1 729 359	-1 729 359	–	58
B.I.6. Jiný dlouhodobý nehmotný majetek	942	-942	–	–
B.I.7. Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	353 524	–	353 524	116 635
<b>B.II. Dlouhodobý hmotný majetek</b>	<b>85 566 741</b>	<b>-46 504 267</b>	<b>39 062 474</b>	<b>37 731 603</b>
B.II.1. Pozemky	7 432 378	-4 526	7 427 852	8 015 279
B.II.2. Stavby	21 165 860	-11 759 987	9 405 873	9 408 404
B.II.3. Samostatné movité věci a soubory movitých věcí	50 591 050	-34 739 352	15 851 698	15 805 413
B.II.6. Jiný dlouhodobý hmotný majetek	4 542	-402	4 140	3 940
B.II.7. Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	4 678 074	–	4 678 074	2 058 057
B.II.8. Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	1 694 837	–	1 694 837	2 440 510
<b>B.III. Dlouhodobý finanční majetek</b>	<b>2 258 158</b>	<b>–</b>	<b>2 258 158</b>	<b>838 495</b>
B.III.1. Podíly v ovládaných a řízených osobách	1 957 092	–	1 957 092	32 353
B.III.2. Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	5 829	–	5 829	530 913
B.III.3. Ostatní dlouhodobé cenné papíry a podíly	275 237	–	275 237	275 229
B.III.6. Pořizovaný dlouhodobý finanční majetek	20 000	–	20 000	–
<b>C. Oběžná aktiva</b>	<b>8 411 618</b>	<b>-171 453</b>	<b>8 240 165</b>	<b>8 552 124</b>
<b>C.I. Zásoby</b>	<b>1 953 168</b>	<b>-53 498</b>	<b>1 899 670</b>	<b>1 776 855</b>
C.I.1. Materiál	1 920 396	-53 498	1 866 898	1 661 560
C.I.2. Nedokončená výroba a polotovary	3 975	–	3 975	14 182
C.I.4. Zvířata	3	–	3	3
C.I.5. Zboží	6 549	–	6 549	5 226
C.I.6. Poskytnuté zálohy na zásoby	22 245	–	22 245	95 884
<b>C.II. Dlouhodobé pohledávky</b>	<b>9 385</b>	<b>-257</b>	<b>9 128</b>	<b>5 317</b>
C.II.1. Pohledávky z obchodních vztahů	27	–	27	–
C.II.5. Dlouhodobé poskytnuté zálohy	3 273	–	3 273	3 239
C.II.7. Jiné pohledávky	6 085	-257	5 828	2 078
<b>C.III. Krátkodobé pohledávky</b>	<b>4 607 971</b>	<b>-117 698</b>	<b>4 490 273</b>	<b>4 657 972</b>
C.III.1. Pohledávky z obchodních vztahů	3 047 338	-113 753	2 933 585	2 877 328
C.III.6. Stát – daňové pohledávky	26 575	–	26 575	136 960
C.III.7. Krátkodobé poskytnuté zálohy	233 498	–	233 498	229 850
C.III.8. Dohadné účty aktivní	1 257 979	–	1 257 979	1 363 426
C.III.9. Jiné pohledávky	42 581	-3 945	38 636	50 408
<b>C.IV. Krátkodobý finanční majetek</b>	<b>1 841 094</b>	<b>–</b>	<b>1 841 094</b>	<b>2 111 980</b>
C.IV.1. Peníze	83 768	–	83 768	65 398
C.IV.2. Účty v bankách	1 755 218	–	1 755 218	2 046 582
C.IV.3. Krátkodobé cenné papíry a podíly	2 108	–	2 108	–
<b>D. I. Časové rozlišení</b>	<b>84 154</b>	<b>–</b>	<b>84 154</b>	<b>20 118</b>
D.I.1. Náklady příštích období	83 190	–	83 190	19 903
D.I.2. Komplexní náklady příštích období	62	–	62	62
D.I.3. Příjmy příštích období	902	–	902	153

	31. 12. 2005	31. 12. 2004
<b>PASIVA CELKEM</b>	<b>50 013 419</b>	<b>47 301 125</b>
<b>A. Vlastní kapitál</b>	<b>37 151 210</b>	<b>37 575 941</b>
<b>A.I. Základní kapitál</b>	<b>20 000 000</b>	<b>20 000 000</b>
A.I.1. Základní kapitál	20 000 000	20 000 000
<b>A.II. Kapitálové fondy</b>	<b>19 034 484</b>	<b>19 055 936</b>
A.II.1. Emisní ážio	19 172 917	19 500 000
A.II.2. Ostatní kapitálové fondy	-764 996	-444 064
A.II.3. Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků	626 563	-
<b>A.III. Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku</b>	<b>252 659</b>	<b>66 144</b>
A.III.2. Statutární a ostatní fondy	252 659	66 144
<b>A.IV. Výsledek hospodaření minulých let</b>	<b>-1 546 139</b>	<b>-924 867</b>
A.IV.2. Neuhrazená ztráta minulých let	-1 546 139	-924 867
<b>A.V. Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)</b>	<b>-589 794</b>	<b>-621 272</b>
<b>B. Cizí zdroje</b>	<b>12 663 303</b>	<b>9 604 072</b>
<b>B.I. Rezervy</b>	<b>130 441</b>	<b>183 656</b>
B.I.4. Ostatní rezervy	130 441	183 656
<b>B.II. Dlouhodobé závazky</b>	<b>3 090 339</b>	<b>1 872 788</b>
B.II.5. Dlouhodobé přijaté zálohy	534	611
B.II.9. Jiné závazky	3 089 805	1 872 177
<b>B.III. Krátkodobé závazky</b>	<b>7 477 045</b>	<b>6 746 271</b>
B.III.1. Závazky z obchodních vztahů	3 842 468	3 215 136
B.III.4. Závazky ke společníkům, členům družstva a k účastníkům sdružení	67 140	-
B.III.5. Závazky k zaměstnancům	1 224 256	1 324 344
B.III.6. Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	581 672	643 773
B.III.7. Stát – daňové závazky a dotace	248 383	254 475
B.III.8. Krátkodobé přijaté zálohy	336 615	285 277
B.III.10. Dohadné účty pasivní	1 175 342	1 022 885
B.III.11. Jiné závazky	1 169	381
<b>B.IV. Bankovní úvěry a výpomoci</b>	<b>1 965 478</b>	<b>801 357</b>
B.IV.1. Bankovní úvěry dlouhodobé	1 422 839	721 221
B.IV.2. Krátkodobé bankovní úvěry	542 639	80 136
<b>C. I. Časové rozlišení</b>	<b>198 906</b>	<b>121 112</b>
C.I.1. Výdaje příštích období	99 480	26 452
C.I.2. Výnosy příštích období	99 426	94 660



## Výkaz zisku a ztráty za období končící k 31. 12. 2005 (v tis. Kč)

	Období do 31. 12. 2005	Období do 31. 12. 2004
I. Tržby za prodej zboží	146 494	149 252
A. Náklady vynaložené na prodané zboží	115 192	120 339
<b>+</b> <b>Obchodní marže</b>	<b>31 302</b>	<b>28 913</b>
II. Výkony	35 173 616	36 722 447
II.1. Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	34 901 280	36 550 121
II.2. Změna stavu zásob vlastní činnosti	5 454	-7 126
II.3. Aktivace	266 882	179 452
B. Výkonová spotřeba	20 155 233	20 187 778
B.1. Spotřeba materiálu a energie	6 972 911	7 077 155
B.2. Služby	13 182 322	13 110 623
<b>+</b> <b>Přidaná hodnota</b>	<b>15 049 685</b>	<b>16 563 582</b>
C. Osobní náklady	22 181 684	23 369 010
C.1. Mzdové náklady	16 204 660	17 012 909
C.2. Odměny členům orgánů společnosti a družstva	3 312	3 466
C.3. Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	5 341 499	5 732 189
C.4. Sociální náklady	632 213	620 446
D. Daně a poplatky	95 618	33 195
E. Odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	2 394 564	2 491 847
III. Tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu	1 026 747	430 023
III.1. Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	767 098	134 046
III.2. Tržby z prodeje materiálu	259 649	295 977
F. Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku a materiálu	606 551	267 695
F.1. Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	390 462	14 337
F.2. Prodaný materiál	216 089	253 358
G. Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti a komplexních nákladů příštích období	-351 849	-752 849
IV. Ostatní provozní výnosy	8 560 021	8 196 667
H. Ostatní provozní náklady	516 112	435 011
<b>*</b> <b>Provozní výsledek hospodaření</b>	<b>-806 227</b>	<b>-653 637</b>
VI. Tržby z prodeje cenných papírů a podílů	35 914	-
J. Prodané cenné papíry a podíly	6 240	-
VII. Výnosy z dlouhodobého finančního majetku	3 955	2 593
VII.3. Výnosy z ostatního dlouhodobého finančního majetku	3 955	2 593
X. Výnosové úroky	10 745	30 816
N. Nákladové úroky	20 731	1 386
XI. Ostatní finanční výnosy	470 711	297 461
O. Ostatní finanční náklady	277 915	389 513
<b>*</b> <b>Finanční výsledek hospodaření</b>	<b>216 439</b>	<b>-60 029</b>
Q. Daň z příjmů za běžnou činnost	-	-
<b>**</b> <b>Výsledek hospodaření za běžnou činnost</b>	<b>-589 788</b>	<b>-713 666</b>
XIII. Mimořádné výnosy	116	152 461
R. Mimořádné náklady	122	60 067
S. Daň z příjmů z mimořádné činnosti	-	-
<b>*</b> <b>Mimořádný výsledek hospodaření</b>	<b>-6</b>	<b>92 394</b>
<b>***</b> <b>Výsledek hospodaření za účetní období (+/-)</b>	<b>-589 794</b>	<b>-621 272</b>
<b>****</b> <b>Výsledek hospodaření před zdaněním</b>	<b>-589 794</b>	<b>-621 272</b>



## Přehled o změnách vlastního kapitálu k datu 31. 12. 2005 (v tis. Kč)

	Základní kapitál	Emisní ážio	Ostatní kapitálové fondy	Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků	Statutární a ostatní fondy ze zisku	Neuhrazená ztráta minulých let	Výsledek hospodaření běžného účetního období	Vlastní kapitál celkem
<b>Stav k 31. 12. 2003</b>	<b>20 000 000</b>	<b>19 500 000</b>	<b>-452 672</b>	<b>-</b>	<b>193 225</b>	<b>-</b>	<b>-924 867</b>	<b>38 315 686</b>
Rozdělení výsledku hospodaření	-	-	-	-	-	-924 867	924 867	-
Tvorba sociálního fondu – ostatní	-	-	-	-	19 180	-	-	19 180
Čerpání sociálního fondu	-	-	-	-	-146 261	-	-	-146 261
Výsledek hospodaření za běžné období	-	-	-	-	-	-	-621 272	-621 272
Ostatní	-	8 608	-	-	-	-	8 608	-
<b>Stav k 31. 12. 2004</b>	<b>20 000 000</b>	<b>19 500 000</b>	<b>-444 064</b>	<b>-</b>	<b>66 144</b>	<b>-924 867</b>	<b>-621 272</b>	<b>37 575 941</b>
Rozdělení výsledku hospodaření	-	-	-	-	-	-621 272	621 272	-
Tvorba sociálního fondu na vrub emisního ážia	-	-327 083	-	-	327 083	-	-	-
Tvorba sociálního fondu – ostatní	-	-	-	-	10 858	-	-	10 858
Čerpání sociálního fondu	-	-	-	-	-150 930	-	-	-150 930
Přecenění dlouhodobého finančního majetku	-	-	-	626 563	-	-	-	626 563
Výsledek hospodaření za běžné období	-	-	-	-	-	-	-589 794	-589 794
Ostatní	-	-320 932	-	-	-496	-	-	-321 428
<b>Stav k 31. 12. 2005</b>	<b>20 000 000</b>	<b>19 172 917</b>	<b>-764 996</b>	<b>626 563</b>	<b>252 659</b>	<b>-1 546 139</b>	<b>-589 794</b>	<b>37 151 210</b>

**Přehled o peněžních tocích (cash flow) za období končící k 31. 12. 2005 (v tis. Kč)**

	Období do 31. 12. 2005	Období do 31. 12. 2004
<b>P. Počáteční stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů</b>	<b>2 111 980</b>	<b>2 421 310</b>
<b>Peněžní toky z hlavní výdělečné činnosti (provozní činnost)</b>		
Z. Výsledek hospodaření za běžnou činnost před zdaněním	-589 788	-713 666
A.1. Úpravy o nepeněžní operace	1 674 377	1 604 901
A.1.1. Odpisy stálých aktiv	2 396 580	2 498 673
A.1.2. Změna stavu opravných položek a rezerv	-351 849	-752 849
A.1.3. Zisk (ztráta) z prodeje stálých aktiv	-406 310	-119 709
A.1.5. Nákladové a výnosové úroky	9 986	-29 430
A.1.6. Opravy o ostatní nepeněžní operace	25 970	8 216
<b>A.* Čistý provozní peněžní tok před změnami pracovního kapitálu</b>	<b>1 084 589</b>	<b>891 235</b>
A.2. Změna stavu pracovního kapitálu	590 253	524 889
A.2.1. Změna stavu pohledávek a časového rozlišení aktiv	-108 332	147 212
A.2.2. Změna stavu závazků a časového rozlišení pasiv	792 409	150 614
A.2.3. Změna stavu zásob	-93 824	227 063
<b>A.** Čistý provozní peněžní tok před zdaněním a mimořádnými položkami</b>	<b>1 674 842</b>	<b>1 416 124</b>
A.3. Vyplacené úroky	-20 731	-1 386
A.4. Přijaté úroky	10 736	30 816
A.5. Zaplacená daň z příjmů za běžnou činnost	-	316
A.6. Příjmy a výdaje spojené s mimořádnými účetními případy	-6	92 394
<b>A.*** Čistý peněžní tok z provozní činnosti</b>	<b>1 664 841</b>	<b>1 538 264</b>
<b>Peněžní toky z investiční činnosti</b>		
B.1. Výdaje spojené s nabytím stálých aktiv	-4 980 971	-4 160 044
B.2. Příjmy z prodeje stálých aktiv	803 013	134 008
<b>B.*** Čistý peněžní tok z investiční činnosti</b>	<b>-4 177 958</b>	<b>-4 026 036</b>
<b>Peněžní toky z finančních činností</b>		
C.1. Změna stavu závazků z financování	2 381 673	2 304 150
C.2. Dopady změn vlastního kapitálu	-139 442	-125 708
C.2.3. Peněžní dary, dotace a příspěvky do soc. fondu	11 488	20 553
C.2.5. Přímé platby na vrub fondů	-150 930	-146 261
<b>C.*** Čistý peněžní tok z finanční činnosti</b>	<b>2 242 231</b>	<b>2 178 442</b>
<b>F. Čistá změna peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů</b>	<b>-270 886</b>	<b>-309 330</b>
<b>R. Konečný stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů</b>	<b>1 841 094</b>	<b>2 111 980</b>

**Příloha k účetní závěrce za rok 2005****1. OBECNÉ INFORMACE****1.1. Obecné informace**

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

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

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

Účetní závěrka společnosti je sestavena k 31. 12. 2005.

Jediným akcionářem společnosti je Česká republika.

**1.2. Předmět činnosti**

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

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

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

**1.3. Organizační struktura**

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

- Úsek generálního ředitele společnosti;
- Úsek náměstka generálního ředitele společnosti pro ekonomiku;
- Úsek náměstka generálního ředitele společnosti pro nákladní dopravu;
- Úsek náměstka generálního ředitele společnosti pro osobní dopravu;
- Úsek náměstka generálního ředitele společnosti pro dopravní cestu.



#### 1.4. Orgány společnosti

Orgány společnosti jsou valná hromada, představenstvo a dozorčí rada.

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

Orgány společnosti k 31. 12. 2005

	<b>Funkce</b>	<b>Jméno</b>
Řídicí výbor	Předseda	Ing. Antonín Tesařík
	Člen	Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D.
	Člen	RNDr. Pavel Štalmach, MBA
	Člen	Doc. Ing. Jiří Volf, CSc.
	Člen	JUDr. Jaroslav Král, CSc.
	Člen	JUDr. Jaroslav Soušek
	Člen	Ing. Jiří Havlíček

	<b>Funkce</b>	<b>Jméno</b>
Představenstvo	Předseda	Ing. Josef Bazala
	Člen	Ing. Petr David, Ph.D.
	Člen	Ing. Ivan Foltýn, MBA
	Člen	Ing. Jiří Kolář, Ph.D.
	Člen	Ing. Rodan Šenekl

Ing. Ivan Foltýn, MBA, byl členem představenstva do 15. 2. 2006, dne 7. 3. 2006 byl dozorčí radou zvolen nový člen představenstva Ing. Vladimír Filip.

	<b>Funkce</b>	<b>Jméno</b>
Dozorčí rada	Předseda	Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D.
	Člen	Ing. Jaromír Dušek
	Člen	Ing. František Formánek
	Člen	Ing. Tomáš Chalánek
	Člen	Miroslav Kapoun
	Člen	Jiří Kratochvíl
	Člen	Ing. Karel Korytář
	Člen	Kurt Mužík
	Člen	Ing. František Vašítek

V průběhu účetního období došlo k následujícím změnám v řídicím výboru, představenstvu a dozorčí radě společnosti:

**Řídicí výbor:**

Funkce	Původní člen	Nový člen	Datum změny
Člen	Ing. Martin Pecina, MBA		16. 11. 2005
Člen		Ing. Jiří Havlíček	17. 11. 2005

**Představenstvo:**

Funkce	Původní člen	Nový člen	Datum změny
Člen		Ing. Petr David, Ph.D.	1. 3. 2005
Člen	Ing. Jiří Kloutvor, CSc.		6. 5. 2005
Předseda, člen	Ing. Petr Kousal		3. 6. 2005
Člen		Ing. Jiří Kolář, Ph.D.	7. 6. 2005
		Ing. Rodan Šenekl	7. 6. 2005

Dne 9. 5. 2005 odstoupil z funkce předsedy představenstva Ing. Petr Kousal a funkci převzal Ing. Josef Bazala, který do té doby vykonával funkci člena představenstva.

**Dozorčí rada:**

Funkce	Původní člen	Nový člen	Datum změny
Člen		Miroslav Kapoun	1. 1. 2005

**1.5. Založení a vznik společnosti**

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

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

V případech položek dlouhodobého hmotného majetku obsažených v zakladatelské listině společnosti, u kterých mohou existovat nejistoty či alternativní právní názory na jejich rozdělení mezi společnost a SŽDC, jak je uvedeno v předcházejícím odstavci, byla respektována zakladatelská listina společnosti. Majetek obsažený v této zakladatelské listině byl obsažen v zahajovací rozvaze k 1. 1. 2003. Vedení společnosti se domnívá, že výše uvedené nejistoty či rizika případného uplatnění alternativních právních názorů s plynutím času od založení společnosti klesají.



## 2. ÚČETNÍ METODY A OBECNÉ ÚČETNÍ ZÁSADY

Účetní závěrka je sestavena a předložena v souladu se zákonem č. 563/1991 Sb., o účetnictví, jak vyplývá ze změn a doplnění provedených zákony č. 117/1994 Sb., č. 227/1997 Sb., č. 492/2000 Sb., č. 353/2001 Sb., č. 575/2002 Sb., č. 437/2003 Sb., č. 257/2004 Sb., č. 669/2004 Sb., č. 179/2005 Sb., č. 495/2005 Sb., a vyhláškou č. 500/2002 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 563/1991, o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů pro účetní jednotky, které jsou podnikateli účtujícími v soustavě podvojného účetnictví, ve znění vyhlášky č. 472/2003 Sb. a 397/2005 Sb., a Českými účetními standardy pro podnikatele.

Účetnictví respektuje obecné účetní zásady, především zásadu o oceňování majetku historickými cenami s výjimkou některých oblastí, jež jsou popsány v kapitole 3.2., zásadu účtování ve věcné a časové souvislosti, zásadu opatrnosti a předpoklad o schopnosti účetní jednotky pokračovat ve svých aktivitách. Majetek a závazky nabyté společností k 1. 1. 2003 podle zákona č. 77/2002 Sb. ve znění pozdějších předpisů („zákon o transformaci“) byly přeneseny do účetnictví společnosti v jejich účetních hodnotách.

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

## 3. PŘEHLED VÝZNAMNÝCH ÚČETNÍCH PRAVIDEL A POSTUPŮ

### 3.1. Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

	Počet let
Budovy	30 – 50
Stavby	20 – 50
Lokomotivy	20 – 25
Osobní vozy	20
Nákladní vozy	25 – 33
Stroje a zařízení	8 – 20
Nehmotný majetek	3 – 6

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

### 3.2. Dlouhodobý finanční majetek

Dlouhodobým finančním majetkem se rozumějí zejména půjčky s dobou splatnosti delší než jeden rok, dále majetkové účasti, realizovatelné cenné papíry a podíly a dlužné cenné papíry se splatností nad 1 rok držené do splatnosti.

Cenné papíry a majetkové účasti se při nákupu oceňují pořizovací cenou. Majetkové účasti, které byly nabyty protihodnotou za nepeněžitý vklad vložený do obchodní společnosti, jsou oceněny účetní zůstatkovou cenou nepeněžitého vkladu.

K datu pořízení cenných papírů a majetkových účastí je tento dlouhodobý finanční majetek společností klasifikován dle povahy jako podíly v ovládaných a řízených osobách a v účetních jednotkách pod podstatným vlivem nebo dlužné cenné papíry držené do splatnosti nebo realizovatelné cenné papíry a podíly.

Podíly ve společnostech, jejichž finanční toky a provozní procesy může společnost řídit s cílem získat přínosy z jejich činnosti, jsou klasifikovány jako „Podíly v ovládaných a řízených osobách“.

Podíly ve společnostech, jejichž finanční toky a provozní procesy může společnost významně ovlivňovat s cílem získat přínosy z jejich činnosti, jsou klasifikovány jako „Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem“.

Společnost v běžném účetním období změnila metodu ocenění dlouhodobého finančního majetku k datu účetní závěrky ve srovnání s předcházejícím účetním obdobím, jak je popsáno v části 3.19.

Od 1. 1. 2005:

- Podíly v ovládaných a řízených osobách a v účetních jednotkách pod podstatným vlivem jsou oceněny metodou ekvivalence. Hodnota podílu je oceněna při pořízení pořizovací cenou, k datu účetní závěrky je upravována na hodnotu odpovídající míře účasti společnosti na vlastním kapitálu v dceřiné nebo přidružené společnosti.
- Ostatní dlouhodobý finanční majetek je oceněn v pořizovacích cenách snížených o případné opravné položky. Opravné položky jsou zaúčtovány k dlouhodobému finančnímu majetku, jehož ocenění v účetnictví přechodně neodpovídá reálnému stavu.



### 3.3. Zásoby

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

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

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

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

K datu účetní závěrky jsou na základě inventarizace k zásobám vytvářeny opravné položky. Pro každý druh zásob je stanoveno procento, které vyjadřuje odhadované přechodné snížení hodnoty v důsledku pravděpodobnosti, že tyto zásoby nebudou použity pro vlastní potřebu společnosti nebo budou prodány za cenu nižší než pořizovací.

### 3.4. Pohledávky

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

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

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

### 3.5. Závazky

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

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

### 3.6. Úvěry

Úvěry jsou účtovány v nominální hodnotě.

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

Výpůjční náklady z úvěrů související s pořízením, výstavbou nebo výrobou dlouhodobého majetku naběhlé do doby jeho zařazení jsou kapitalizovány jako součást pořizovací ceny takového majetku. Veškeré ostatní výpůjční náklady jsou zaúčtovány do výkazu zisku a ztráty v období, v němž vznikají.

### 3.7. Vlastní kapitál

K datu založení společnosti dne 31. 3. 2002 byl předmětem vkladu do společnosti majetek stanovený v její zakladatelské listině, představovaný zejména dlouhodobým hmotným majetkem v původních účetních hodnotách. Hodnota tohoto majetku uvedená v zakladatelské listině ke dni založení společnosti byla vykázána jako základní kapitál a emisní ážio společnosti.

Změna hodnoty majetku, který byl předmětem vkladu, mezi dnem založení společnosti a dnem jejího vzniku 1. 1. 2003 byla vykázána na účtu ostatních kapitálových fondů. Ke dni vzniku společnost na základě zákona o transformaci převzala kromě majetku, který byl předmětem vkladu, také další majetek a závazky. Celková čistá hodnota tohoto dalšího majetku a závazků byla též vykázána na účtu ostatních kapitálových fondů. Vzhledem ke skutečnosti, že celková čistá hodnota majetku a závazků převzatých k 1. 1. 2003 byla nižší než hodnota vkladu k 31. 3. 2002, byla vykazovaná hodnota ostatních kapitálových fondů k 1. 1. 2003 a následně i k 31. 12. 2004 a 31. 12. 2005 záporná.



Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků jsou tvořeny hodnotou přecenění dlouhodobého finančního majetku metodou ekvivalence.

Statutární a ostatní fondy obsahují zůstatek fondu kulturních a sociálních potřeb (nyní sociální fond) převzatý po bývalé státní organizaci České dráhy, snížený o jeho čerpání v průběhu let 2003 až 2005. V roce 2005 současně s čerpáním došlo i k navýšení sociálního fondu.

### 3.8. Rezervy

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

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

Rezerva na pravděpodobný dopad soudních sporů.

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

Společnost tvořila rezervu na závazky vyplývající z tzv. Doprovodného sociálního programu do výše, do jaké tyto závazky vzniklé a neuhrazené do 31. 12. 2003 nejsou kryty státní dotací ani nepřešly k okamžiku vzniku společnosti na SŽDC.

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

### 3.9. Transakce v cizích měnách

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

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

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

### 3.10. Finanční leasing

Finančním leasingem se rozumí pořízení dlouhodobého hmotného majetku způsobem, při kterém se po uplynutí nebo v průběhu sjednané doby úplatného užívání majetku uživatelem převádí vlastnictví majetku z vlastníka na uživatele a uživatel do převodu vlastnictví hradí platby za nabytí v rámci nákladů.

Záloha na budoucí splátky je zaúčtována na poskytnuté provozní zálohy.

### 3.11. Daně z příjmů

#### 3.11.1. Splatná daň

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

**3.11.2. Odložená daň**

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

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

**3.12. Snížení hodnoty**

Ke každému rozvahovému dni společnost prověřuje účetní hodnotu svého majetku, aby objevila náznaky toho, zda nedošlo ke ztrátě ze snížení hodnoty majetku. Existují-li takové signály, je odhadnuta realizovatelná hodnota majetku a určen případný rozsah ztráty ze snížení hodnoty. Není-li možno realizovatelnou hodnotu jednotlivých položek majetku odhadnout, určí společnost realizovatelnou hodnotu výnosové jednotky, ke které majetek patří.

Realizovatelná hodnota představuje vyšší z hodnot čisté prodejní ceny a hodnoty z užívání. Při posuzování hodnoty z užívání jsou odhadované budoucí peněžní toky diskontovány na svou současnou hodnotu prostřednictvím diskontní sazby před zdaněním, která zohledňuje současný tržní odhad časové hodnoty peněz a rizik konkrétně souvisejících s daným aktivem.

Pokud je podle odhadu realizovatelná hodnota majetku (nebo výnosové jednotky) nižší než jeho účetní hodnota, je účetní hodnota majetku (výnosové jednotky) snížena na hodnotu realizovatelnou.

**3.13. Smluvní pokuty a úroky z prodlení**

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

**3.14. Finanční deriváty**

K datu účetní závěrky neměla společnost sjednán žádný finanční derivát.

**3.15. Státní dotace a úhrady závazků veřejné služby ze státního rozpočtu a rozpočtů krajů**

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

Úhrada závazků veřejné služby ze státního rozpočtu a rozpočtů krajů, dotace doprovodného sociálního programu a dotace slevového jízdného jsou účtovány do ostatních provozních výnosů.

**3.16. Výnosy**

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

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

Ostatní výnosy jsou zaúčtovány do období, se kterým věcně a časově souvisí, a jsou časově rozlišené s výjimkou případů, kdy příslušnou částku časově rozlišených výnosů nelze s dostatečnou jistotou odhadnout, nebo případů, kdy účtování časově rozlišených výnosů není českými účetními předpisy vyžadováno.

**3.17. Použití odhadů**

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

**3.18. Mimořádné náklady a mimořádné výnosy**

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

**3.19. Změny v účetních metodách**

Společnost v roce 2005 změnila oceňování podílů v ovládaných a řízených osobách a v účetních jednotkách pod podstatným vlivem na ocenění metodou ekvivalence dle ČÚS č. 008. V předcházejícím účetním období byly tyto podíly vykazány v pořizovacích cenách snížených o případné opravné položky. Důvodem změny metody byl rychlý růst podílů v těchto společnostech v roce 2005, podílová účast k 31. 12. 2005 dosáhla pořizovací hodnoty 1 336 359 tis. Kč, k 31. 12. 2004 činila 565 387 tis. Kč. Srovnatelnou informací týkající se vykázaných hodnot těchto podílů k 31. 12. 2004 metodou užitou v roce 2004 a metodou ekvivalence užitou v roce 2005 znázorňují tabulky uvedené v kapitolách 4.3.1. a 4.3.2.

Kromě výše uvedené změny vykazování dlouhodobého finančního majetku se společnost nijak neodchylovala od účetních metod užitých v předcházejícím účetním období.

**3.20. Přehled o peněžních tocích**

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

	31. 12. 2005	31. 12. 2004
Pokladní hotovost a peníze na cestě	83 768	65 398
Účty v bankách	1 755 218	2 046 582
Krátkodobé cenné papíry a podíly	2 108	–
<b>Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty celkem</b>	<b>1 841 094</b>	<b>2 111 980</b>

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

**4. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE K ROZVAZE A VÝKAZU ZISKU A ZTRÁTY****4.1. Dlouhodobý nehmotný majetek (údaje v tis. Kč)**

Pořizovací cena	Stav k 1. 1. 2004	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2004	Přírůstky	Úbytky	Stav k 31. 12. 2005
Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	110 629	597	7 927	103 299	0	702	102 597
Software	747 914	27 468	8 075	767 307	5 170	85 362	687 115
Ocenitelná práva	1 730 303	0	1	1 730 302	0	943	1 729 359
Jiný majetek	942	0	0	942	0	0	942
Nedokončený majetek	52 705	173 411	109 481	116 635	242 059	5 170	353 524
<b>Celkem</b>	<b>2 642 493</b>	<b>201 476</b>	<b>125 484</b>	<b>2 718 485</b>	<b>247 229</b>	<b>92 177</b>	<b>2 873 537</b>
<b>Oprávký</b>	<b>Stav k 1. 1. 2004</b>	<b>Přírůstky</b>	<b>Úbytky</b>	<b>Stav k 31. 12. 2004</b>	<b>Přírůstky</b>	<b>Úbytky</b>	<b>Stav k 31. 12. 2005</b>
Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	110 191	281	7 927	102 545	52	0	102 597
Software	695 082	38 041	7 154	725 969	31 564	85 362	672 171
Ocenitelná práva	1 729 844	401	1	1 730 244	59	944	1 729 359
Jiný majetek	942	0	0	942	0	0	942
Nedokončený majetek	0	0	0	0	0	0	0
<b>Celkem</b>	<b>2 536 059</b>	<b>38 723</b>	<b>15 082</b>	<b>2 559 700</b>	<b>31 675</b>	<b>86 306</b>	<b>2 505 069</b>
<b>Zůstatková hodnota</b>		<b>Stav k 1. 1. 2004</b>		<b>Stav k 31. 12. 2004</b>			<b>Stav k 31. 12. 2005</b>
Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje		438		754			0
Software		52 832		41 338			14 944
Ocenitelná práva		459		58			0
Jiný majetek		0		0			0
Nedokončený majetek		52 705		116 635			353 524
<b>Celkem</b>		<b>106 434</b>		<b>158 785</b>			<b>368 468</b>

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

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

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

Pořizovací cena	Stav	Přírůstky	Úbytky	Stav	Přírůstky	Úbytky	Stav
	k 1. 1. 2004			k 31. 12. 2004			k 31. 12. 2005
Pozemky	8 030 696	14 721	22 718	8 022 699	68 937	659 258	7 432 378
Stavby	20 634 832	599 090	99 322	21 134 600	791 110	759 850	21 165 860
Samostatné movité věci	50 833 876	1 521 644	1 355 551	50 999 969	1 941 952	2 350 871	50 591 050
– stroje, zařízení a inventář	7 268 469	213 676	626 797	6 855 348	168 469	1 196 143	5 827 674
– dopravní prostředky	43 237 641	1 307 080	721 927	43 822 794	1 772 269	1 129 472	44 465 591
– ostatní	327 766	888	6 827	321 827	1 214	25 256	297 785
Jiný majetek	4 426	70	146	4 350	192	0	4 542
Nedokončený majetek	1 093 190	1 967 324	1 002 457	2 058 057	5 422 208	2 802 191	4 678 074
Zálohy	1 339 146	1 296 970	195 606	2 440 510	1 180 599	1 926 272	1 694 837
<b>Celkem</b>	<b>81 936 166</b>	<b>5 399 819</b>	<b>2 675 800</b>	<b>84 660 185</b>	<b>9 404 998</b>	<b>8 498 442</b>	<b>85 566 741</b>
<b>Oprávký</b>	<b>Stav</b>	<b>Přírůstky</b>	<b>Úbytky</b>	<b>Stav</b>	<b>Přírůstky</b>	<b>Úbytky</b>	<b>Stav</b>
	k 1. 1. 2004		k 31. 12. 2004			k 31. 12. 2005	
Stavby	11 242 376	432 612	83 016	11 591 971	841 110	755 850	11 677 231
Samostatné movité věci	33 715 057	2 032 853	1 336 471	34 411 439	1 930 887	2 136 257	34 206 069
– stroje, zařízení a inventář	5 722 193	307 414	615 214	5 414 393	282 669	1 068 884	4 628 178
– dopravní prostředky	27 800 214	1 725 439	721 257	28 804 396	1 562 960	991 261	29 376 095
– ostatní	192 650	0	0	192 650	85 258	76 112	201 796
Jiný majetek	409	0	7	402	6	14	394
Nedokončený majetek	0	0	0	0	–	–	0
Zálohy	0	0	0	0	–	–	0
<b>Celkem</b>	<b>44 957 842</b>	<b>2 465 465</b>	<b>1 419 494</b>	<b>46 003 812</b>	<b>2 772 003</b>	<b>2 892 121</b>	<b>45 883 694</b>
<b>Opravné položky</b>	<b>Stav</b>	<b>Přírůstky</b>	<b>Úbytky</b>	<b>Stav</b>	<b>Přírůstky</b>	<b>Úbytky</b>	<b>Stav</b>
	k 1. 1. 2004		k 31. 12. 2004			k 31. 12. 2005	
Pozemky	4 986	7 420	4 986	7 420	4 526	7 420	4 526
Stavby	72 056	134 225	72 056	134 225	82 756	134 225	82 756
Samostatné movité věci	1 166 192	783 117	1 166 192	783 117	533 283	783 117	533 283
– stroje, zařízení a inventář	9 075	3 304	9 075	3 304	5 983	3 304	5 983
– dopravní prostředky	1 157 117	779 813	1 157 117	779 813	527 300	779 813	527 300
– ostatní	0	0	0	0	0	0	0
Jiný majetek	64	8	64	8	0	0	8
Nedokončený majetek	6 954	0	6 954	0	0	0	0
Zálohy	0	0	0	0	0	0	0
<b>Celkem</b>	<b>1 250 252</b>	<b>924 770</b>	<b>1 250 252</b>	<b>924 770</b>	<b>620 565</b>	<b>924 762</b>	<b>620 573</b>



Zůstatková hodnota	Stav k 1. 1. 2004	Stav k 31. 12. 2004	Stav k 31. 12. 2005
Pozemky	8 025 710	8 015 279	7 427 852
Stavby	9 320 401	9 408 404	9 405 873
Samostatné movité věci	15 952 628	15 805 413	15 851 698
– stroje, zařízení a inventář	1 537 201	1 437 651	1 193 513
– dopravní prostředky	14 280 311	14 238 585	14 562 196
– ostatní	135 116	129 177	95 989
Jiný majetek	3 953	3 940	4 140
Nedokončený majetek	1 086 236	2 058 057	4 678 074
Zálohy	1 339 146	2 440 510	1 694 837
<b>Celkem</b>	<b>35 728 074</b>	<b>37 731 603</b>	<b>39 062 474</b>

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

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

Nejvýznamnější položkou nedokončeného majetku je částka 3 598 088 tis. Kč tvořená náklady na pořízení 7 souprav kolejových vozidel s výkyvnými skříněmi (tzv. Pendolina). Převzaté soupravy byly v průběhu roku 2004 a 2005 uvedeny do zkušebního provozu. Zařazení těchto souprav do užívání a zahájení jejich odpisování závisí na splnění všech smluvních podmínek. Nejvýznamnější položkou záloh je částka 991 362 tis. Kč, tvořená náklady na pořízení osobních železničních vozů Ampz a Bmz (vozy 1. a 2. třídy).

Mezi největší úbytky hmotného majetku patřilo vyřazení majetku vloženého do nově založených dceřiných společností Traťová strojní společnost, a.s., Výzkumný Ústav Železniční, a.s., a ČD - Telematika a.s., jak je uvedeno v bodě 4.3.1. přílohy, kde účetní zůstatková hodnota vloženého dlouhodobého majetku činila 529 085 tis. Kč. Další významné vyřazení majetku bylo způsobeno zpřesňováním transformace bývalé společnosti České dráhy, s.o., s dopadem na výši vlastního kapitálu, jak je popsáno v bodě 4.7. přílohy.

Dalšími úbytky bylo vyřazení budov a pozemků v důsledku prodeje tohoto majetku SŽDC v rámci narovnání majetkoprávních vztahů v pořizovací hodnotě 291 995 tis. Kč. Další významné úbytky majetku souvisí s vyřazením lokomotiv v pořizovací hodnotě 277 032 tis. Kč, ostatních kolejových vozidel v pořizovací hodnotě 358 984 tis. Kč. Významný úbytek v položce poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek a nárůst nedokončeného dlouhodobého majetku jsou způsobeny zaúčtováním části pořizovaných kolejových vozidel s výkyvnými skříněmi (tzv. Pendolina) v souladu se smlouvou. Částka záloh k 31. 12. 2004 byla 1 143 540 tis. Kč.

Největším přírůstkem hmotného majetku byl nákup vlakové soupravy číslo 471 (pantograf) v hodnotě 615 563 tis. Kč.

**4.2.1. Majetek daný do zástavy**

Společnost vlastní majetek, k němuž bylo zřízeno zástavní právo, a to k vlakovým soupravám řady 471 v pořizovací ceně 606 780 tis. Kč.

**4.2.2. Dlouhodobý hmotný majetek neuvedený v rozvaze**

Celková hodnota dlouhodobého hmotného majetku neuvedeného v rozvaze k 31. 12. 2005 je 1 435 mil. Kč (1 798 mil. Kč k 31. 12. 2004). Jedná se o položky v hodnotě do 10 tis. Kč, které jsou evidovány pouze v operativní evidenci. Tyto položky jsou v souladu s platnou legislativou zaúčtovány do nákladů v okamžiku pořízení.

**4.2.3. Investiční dotace**

Nejvýznamnější část přijatých investičních dotací jsou dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury, které v roce 2005 činily 443 864 tis. Kč a v roce 2004 činily 963 788 tis. Kč.

**4.2.4. Majetek ve finančním pronájmu (údaje v tis. Kč)**

Popis předmětu/skupiny předmětů	Datum zahájení	Doba trvání v měsících	Celková hodnota leasingu	Skutečně uhrazené splátky v roce 2005	Splatno v roce 2006	Splatno v dalších letech
Analyzátor AU	Červen 2003	36	2 095	1 163	698	234
Nákladní kolejová vozidla	Říjen 2005	96	145 613	4 397	18 202	123 014
<b>Celkem</b>			<b>147 708</b>	<b>5 560</b>	<b>18 900</b>	<b>123 248</b>

Majetek ve finančním pronájmu není součástí dlouhodobého majetku vykázaného v rozvaze. Uvedené údaje jsou bez daně z přidané hodnoty a včetně provize leasingové společnosti.

**4.3. Dlouhodobý finanční majetek****4.3.1. Podíly v ovládaných a řízených osobách  
K 31. 12. 2005 (údaje v tis. Kč)**

Obchodní firma	Sídlo	Pořizovací cena	Přecenění	Vlastnický podíl v %	Vlastní kapitál spol.	Výsledek hospodaření k 31. 12. 2005	Ocenění k 31. 12. 2005
RAILREKLAM, spol. s r.o.	Praha 1, Klimentská 36/1652	29 250	6 761	100 %	36 011	4 239	36 011
RailReal, a.s.	Praha 3, Olšanská 1a	660	442	66 %	1 669	-439	1 102
ČD Reality a.s.	Praha 3, Prvního pluku 2a/81	1 020	-145	51 %	1 715	47	875
ČD Generalvertretung GmbH	SRN, Frankfurt am/M	1 592	-142	100 %	*)	2 919	1 450
Dopravní vzdělávací institut, a.s.	Praha 1, Hyberská 1014/13	3 200	932	100 %	4 132	932	4 132
Smíchov Station Development, a.s.	Praha 1, Revoluční 655/1	1 020	-302	51 %	1 267	-733	718
ČD travel, s.r.o.	Praha 1, Hyberská 1034	7 500	-332	100 %	7 168	-332	7 168
Traťová strojná společnost, a.s.	Pardubice, Hlaváčova 206	287 483	97 618	100 %	385 101	20 364	385 101
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	Praha 4, Novodvorská 1698	329 300	43 494	100 %	370 451	4 941	372 794
ČD - Telematika a.s.	Praha 3, Pernerova 2a/2819	673 152	474 589	51 %	2 250 475	18 810	1 147 741
<b>Celkem</b>		<b>1 334 177</b>	<b>622 915</b>				<b>1 957 092</b>

\*) Údaj není k dispozici.

K 31. 12. 2004 (údaje v tis. Kč)

Obchodní firma	Sídlo	Pořizovací cena	Opravná položka	Vlastnický podíl v %	Vlastní kapitál spol.	Výsledek hospodaření	Ocenění k 31. 12. 2004	Ocenění k 31. 12. 2004 metodou roku 2005 **)
RAILREKLAM, spol. s r.o.	Praha 1, Klimentská 36/1652	29 250	0	100 %	34 745	6 522	29 250	34 745
RailReal, a.s.	Praha 3, Olšanská 1a	660	0	66 %	2 108	301	660	1 391
ČD Reality a.s.	Praha 3, Prvního pluku 2a/81	1 020	169	51 %	1 668	-332	851	851
ČD Generalvertretung GmbH	SRN, Frankfurt am/M	1 592	0	100 %	*)	*)	1 592	*)
<b>Celkem</b>		<b>32 522</b>	<b>169</b>				<b>32 353</b>	<b>36 987</b>

\*) Údaj není k dispozici.

\*\*) Vzhledem ke změně metody oceňování dlouhodobého finančního majetku v roce 2005, jak je popsáno v kapitole 3.19., je uveden také srovnatelný údaj k 31. 12. 2004 metodou ekvivalence.

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

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

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

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

V roce 2005 se počet ovládaných a řízených osob zvýšil proti roku 2004 o 6 společností na celkový počet 10. Nově vznikly:

- Traťová strojní společnost, a.s., zápis v OR 1. 1. 2005, základní předmět podnikání: provádění staveb, jejich změn a odstraňování. Společnost byla založena vkladem části podniku společnosti České dráhy, a.s. Dne 15. 12. 2005 byla uzavřena smlouva o vkladu společnosti ŽS Brno do společnosti Traťová strojní společnost. Vkladem došlo ke snížení podílu Českých drah ze 100 % na 51 %. Zapsáno v obchodním rejstříku dne 15. 2. 2006.
- Výzkumný Ústav Železniční, a.s., zápis v OR 1. 7. 2005, základní předmět podnikání: výzkum a vývoj v oblasti kolejových vozidel a infrastrukturních zařízení. Společnost byla založena vkladem části podniku společnosti České dráhy, a.s.
- Smíchov Station Development, a.s., zápis v OR 1. 6. 2005, základní předmět podnikání: pronájem nemovitostí, bytů a nebytových prostor.
- ČD travel, s.r.o., zápis v OR 1. 8. 2005, základní předmět podnikání: provozování cestovní kanceláře.
- Dopravní vzdělávací institut, a.s., zápis v OR 21. 9. 2005, základní předmět podnikání: pořádání kurzů, vzdělávacích akcí a lektorská činnost.
- Kromě nově vzniklých společností navýšila společnost svůj podíl ve společnosti ČD - Telematika a.s. ze 40 % na 51 % vkladem části podniku, zápis v OR 4. 5. 2005, základní předmět podnikání ČD - Telematika a.s. je poskytování telekomunikačních služeb, softwaru a poradenství.



4.3.2. Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem  
K 31. 12. 2005 (údaje v tis. Kč)

Název společnosti Obchodní firma	Sídlo	Požizovací cena	Přecenění	Vlastnický podíl v %	Vlastní kapitál spol.	Výsledek hospodaření 2005	Ocenění k 31. 12. 2005
CR-City a.s.	Praha 3, Olšanská 1a	680	-566	34 %	336	-263	114
BOHEMIAKOMBI s.r.o. Masaryk Station Development a.s.	Praha 1, Opletalova 6	822	4 860	20 %	28 408	-1 859	5 682
	Praha 3, Olšanská 1a	680	-647	34 %	99	-1 713	33
<b>Celkem</b>		<b>2 182</b>	<b>3 647</b>				<b>5 829</b>

K 31. 12. 2004 (údaje v tis. Kč)

Název společnosti Obchodní firma	Sídlo	Požizovací cena	Opravná položka	Vlastnický podíl v %	Vlastní kapitál spol.	Výsledek hospodaření	Ocenění k 31. 12. 2004	Ocenění k 31. 12. 2004 metodou roku 2005 *)
CD Centrum a.s.	Brno, Heršpická 813/5	2 940	1 272	49 %	3 405	-1 812	1 668	1 668
CR-City a.s.	Praha 3, Olšanská 1a	680	680	34 %	-7 846	-8 897	0	-2 668
BOHEMIAKOMBI s.r.o.	Praha 1, Opletalova 6	822	0	20 %	30 267	-175	822	6 053
ČD - Telematika a.s. *)	Praha 3, Pernerova 2a/2819	527 743	0	40 %	1 481 864	1 225	527 743	592 746
Masaryk Station Development a.s.	Praha 3, Olšanská 1a	680	0	34 %	1 812	-188	680	616
<b>Celkem</b>		<b>532 865</b>	<b>1 952</b>				<b>530 913</b>	<b>598 415</b>

\*) Vzhledem ke změně metody oceňování dlouhodobého finančního majetku v roce 2005, jak je popsáno v kapitole 3.19., je uveden také srovnatelný údaj k 31. 12. 2004 metodou ekvivalence.

V roce 2005 se počet společností pod podstatným vlivem snížil o dvě. Zvýšením podílu na 51 % v ČD - Telematika a.s. se zařadila tato společnost do skupiny ovládaných a řízených osob. Smlouvou o koupi cenných papírů z 8. 6. 2005 prodala společnost svůj podíl ve společnosti ČD CENTRUM a.s. společnosti MORÁVKA CENTRUM, a.s.



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

Druh cenného papíru a vkladu	Pořizovací cena	Opravná položka	Ocenění k 31. 12. 2005	Ocenění k 31. 12. 2004
PraK,a.s.	850	0	850	850
STROJEXPORT a.s.	2 300	0	2 300	2 300
Hit Rail B.V.	4 017	0	4 017	4 017
EUROFIMA	262 873	0	262 873	262 873
INTERCONTAINER-INTERFRIGO o.s.	5 189	0	5 189	5 189
INTERNATIONALE SPEDITION Děčín, a.s.	400	392	8	0
<b>Celkem</b>	<b>275 629</b>	<b>392</b>	<b>275 237</b>	<b>275 229</b>

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

Společnost v roce 2004 zvýšila svůj kapitálový vklad ve společnosti INTERCONTAINER-INTERFRIGO o.s. o 55 tis. EUR.

## 4.4. Zásoby (údaje v tis. Kč)

	31. 12. 2005	31. 12. 2004
Náhradní díly pro stroje a zařízení	377 908	365 352
Náhradní díly a jiné součásti ke kolejovým vozidlům a lokomotivám	500 505	465 239
Ostatní náhradní díly a jiné drobné součástky	234 083	284 511
Pohonné hmoty a ostatní výrobky z ropy	35 875	95 622
Výhybky, točny, posuvny a součásti pro železniční svršek	168 296	148 574
Ostatní	636 501	519 984
<b>Celkem pořizovací hodnota</b>	<b>1 953 168</b>	<b>1 879 282</b>
Opravné položky	53 498	102 427
<b>Celkem zůstatková hodnota</b>	<b>1 899 670</b>	<b>1 776 855</b>

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

Pokles opravných položek vyplývá ze skutečnosti, že společnost v průběhu roku 2005 provedla detailní posouzení budoucí využitelnosti zásob, zejména těch, ke kterým v minulém období byla vytvořena z důvodu existujících nejistot opravná položka. Na základě tohoto posouzení byla část tohoto materiálu spotřebována, zlikvidována nebo prodána a část nově určena jako dlouhodobě potřebný majetek.

## 4.5. Krátkodobé pohledávky

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

Rok	Kategorie	Do splatnosti	Po splatnosti (dnů)					Celkem	Celkem
			0 – 90	91 – 180	181 – 365	366 – 730	731 a více		
2005	Brutto	2 544 110	216 789	229 798	18 965	24 008	13 668	503 228	3 047 338
	Opravné položky	0	0	57 112	18 965	24 008	13 668	113 753	113 753
	Netto	2 544 110	216 789	172 686	0	0	0	389 475	2 933 585
2004	Brutto	2 634 678	193 602	34 323	24 686	51 913	628	305 153	2 939 831
	Opravné položky	0	6	110	9 846	51 913	628	62 503	62 503
	Netto	2 634 678	193 596	34 213	14 839	0	0	242 650	2 877 328

## 4.5.2. Pohledávky k podnikům ve skupině (údaje v tis. Kč)

Název společnosti	Stav k 31. 12. 2005	Stav k 31. 12. 2004
<b>Krátkodobé pohledávky</b>		
Z obchodních vztahů		
ČD - Telematika a.s.	9 992	0
Traťová strojní společnost, a.s.	6 806	0
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	2 596	0
Celkem krátkodobé pohledávky k podnikům ve skupině	19 394	0
Pohledávky mimo skupinu	3 027 944	2 877 328
<b>Krátkodobé pohledávky z obchodních vztahů celkem</b>	<b>3 047 338</b>	<b>2 877 328</b>

## 4.5.3. Daňové pohledávky

Daňové pohledávky jsou tvořeny převážně pohledávkou z titulu daně z přidané hodnoty ve výši 14 222 tis. Kč k 31. 12. 2005 a 130 664 tis. Kč k 31. 12. 2004.

## 4.5.4. Poskytnuté zálohy

K 31. 12. 2005 činily krátkodobé poskytnuté zálohy 233 498 tis. Kč a k 31. 12. 2004 činily 229 850 tis. Kč. Krátkodobé poskytnuté zálohy byly tvořeny převážně zálohami na dodávky služeb (elektrická energie, teplo apod.).

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

	Zůstatek k 31. 12. 2005	Zůstatek k 31. 12. 2004
Nájemné za provoz vozů v zahraničí – osobní doprava	552 308	591 755
Nájemné za provoz vozů v zahraničí – nákladní doprava	224 000	180 708
Výnosy z mezinárodní přepravy	432 981	456 519
Ostatní	48 690	134 444
<b>Dohadné účty aktivní celkem</b>	<b>1 257 979</b>	<b>1 363 426</b>

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

Výnosy z mezinárodní přepravy představují pohledávku z titulu uskutečněných přeprav do 31. 12. 2005, které nebyly cizím železnicím vyúčtovány, a pohledávku nevyúčtovaných provozních výkonů v pohraničních oblastech se sousedními železnicemi. Tato pohledávka je obvykle vyúčtována se zpožděním 1 či více měsíců.

**4.7. Vlastní kapitál**

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

Údaje o charakteru jednotlivých položek vlastního kapitálu jsou uvedeny v obecných informacích přílohy k účetní závěrce v bodě 1.7.

Přecenění dlouhodobého finančního majetku metodou ekvivalence činí 626 563 tis. Kč.

Zůstatek sociálního fondu k 31. 12. 2004 činil 66 144 tis. Kč. K 1. 1. 2005 činil zůstatek sociálního fondu 65 648 tis. Kč, což je méně o 496 tis. Kč – částka byla součástí vkladu podniku do společnosti Traťová strojní společnost, a.s.

Zvýšení statutárních a ostatních fondů je představováno přidělem do sociálního fondu ve výši 327 083 tis. Kč na vrub emisního ážia. Do 31. 12. 2005 bylo z prostředků sociálního fondu roku 2005 vyčerpáno 150 930 tis. Kč.

Jediný akcionář rozhodl o převodu ztráty předcházejícího účetního období ve výši 621 272 tis. Kč do neuhrazené ztráty minulých let.

Nejvýznamnější částkou změny ostatních kapitálových fondů byl dopad přesunu nemovitostí mezi společnostmi a SŽDC v celkové čisté výši 385 mil. Kč. Z důvodu zpřesňování transformace bývalé s.o. České dráhy byly do majetku společnosti zaúčtovány některé nemovitosti dříve evidované SŽDC a současně došlo k vyřazení některých nemovitostí z účetnictví společnosti do SŽDC. Jedná se zejména o pozemky oddělené geometrickými plány na počátku a konci železničních stanic. Vedení společnosti se domnívá, že případné další změny, které mohou v budoucnosti nastat z výše uvedených důvodů, nejsou významné.

Změnu ostatních kapitálových fondů dále způsobilo zejména zaúčtování darů, dotací a neevidovaného dlouhodobého majetku identifikovaného při inventarizaci majetku společnosti.

**4.8. Rezervy (údaje v tis. Kč)**

	Zůstatek k 1. 1. 2004	Tvorba	Čerpání	Zůstatek k 31. 12. 2004	Tvorba	Čerpání	Zůstatek k 31. 12. 2005
Rezerva na slevy a reklamace	26 458	35 197	26 458	35 197	29 437	35 197	29 437
Rezerva na renty	18 345	15 477	18 345	15 477	16 271	15 477	16 271
Rezerva na soudní spory	0	0	0	0	9 290	0	9 290
Rezerva na opravy majetku	4 743	0	4 743	0	0	0	0
Rezerva na doprovodný sociální program	52 618	0	52 618	0	0	0	0
Rezerva na nevybranou dovolenou	301 257	0	168 275	132 982	75 443	132 982	75 443
<b>Rezervy celkem</b>	<b>403 421</b>	<b>50 674</b>	<b>270 439</b>	<b>183 656</b>	<b>130 441</b>	<b>183 656</b>	<b>130 441</b>

Významné snížení rezervy na nevybranou dovolenou v roce 2005 bylo způsobeno zvýšeným čerpáním dovolené zaměstnanci společnosti a snížením počtu zaměstnanců.

Všechny rezervy tvořené v roce 2005 jsou daňově neuznatelné.

## 4.9. Dlouhodobé závazky (údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 31. 12. 2005	Zůstatek k 31. 12. 2004
Závazek ke společnosti EUROFIMA	3 045 467	1 827 839
Závazek k městu Karlovy Vary	44 338	44 000
Dlouhodobé přijaté zálohy	534	611
Ostatní	0	338
<b>Dlouhodobé závazky celkem</b>	<b>3 090 339</b>	<b>1 872 788</b>

V roce 2004 přijala společnost dlouhodobou půjčku od společnosti EUROFIMA na financování nákupu kolejových vozidel, která byla dále v roce 2005 navýšena. Tato půjčka je zajištěna státní zárukou. Část dlouhodobých závazků tvoří závazek společnosti vůči městu Karlovy Vary v souvislosti s výstavbou vlakového a autobusového nádraží v Karlových Varech.

Výše kapitalizovaných úroků z úvěru od společnosti EUROFIMA za rok 2005 činila 19 371 tis. Kč a za rok 2004 činila 8 099 tis. Kč.

## 4.10. Krátkodobé závazky

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

Rok	Kategorie	Do splatnosti	Po splatnosti (dnů)					Celkem	Celkem
			0 – 90	91 – 180	181 – 365	366 – 730	731 a více		
2005	Krátkodobé	3 488 279	320 251	15 385	5 633	12 623	297	354 189	<b>3 842 468</b>
2004	Krátkodobé	2 927 704	274 401	10 247	2 748	-238	274	287 432	<b>3 215 136</b>

## 4.10.2. Závazky k podnikům ve skupině (údaje v tis. Kč)

Název společnosti	Stav k 31. 12. 2005	Stav k 31. 12. 2004
<b>Krátkodobé závazky</b>		
Z obchodních vztahů		
ČD - Telematika a.s.	218 523	0
Traťová strojní společnost, a.s.	21 411	0
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	1 487	0
Celkem krátkodobé závazky k podnikům ve skupině	241 421	0
Závazky mimo skupinu	3 601 047	3 215 136
<b>Krátkodobé závazky z obchodních vztahů celkem</b>	<b>3 842 468</b>	<b>3 215 136</b>

Společnost dále eviduje závazek k 31. 12. 2005 ve výši 67 140 tis. Kč v položce „Závazky ke společníkům“, členům družstva a k účastníkům sdružení, jak je uvedeno v bodě 4.10.3.

## 4.10.3. Závazky z nesplacených vkladů

K 31. 12. 2005 vykazuje společnost závazek vykázaný v rozvaze v položce „Závazky ke společníkům“ ve výši 67 140 tis. Kč jako závazek z nesplacené části vkladu do společnosti ČD - Telematika a.s.

**4.10.4. Daňové závazky a dotace**

Daňové závazky k 31. 12. 2005 tvoří převážně daň z příjmů fyzických osob ze závislé činnosti, sražená zaměstnancům z hrubých mezd, ve výši 173 196 Kč (k 31. 12. 2004 činila 179 758 tis. Kč) a nevyčerpaná část investiční dotace přijatá společností od obcí ve výši 43 642 tis. Kč (k 31. 12. 2004 činila 39 967 tis. Kč).

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

**4.10.5. Přijaté zálohy**

K 31. 12. 2005 činily krátkodobé přijaté zálohy 336 615 tis. Kč (k 31. 12. 2004 činily 285 277 tis. Kč) a byly tvořeny převážně zálohami na nájemné.

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

	Zůstatek k 31. 12. 2005	Zůstatek k 31. 12. 2004
Nájemné za provoz vozů zahraničních společností v ČR – osobní doprava	514 825	472 081
Nájemné za provoz vozů zahraničních společností v ČR – nákladní doprava	105 000	109 454
Náklady z mezinárodní přepravy	190 483	290 286
Ostatní	365 034	151 064
<b>Dohadné účty pasivní celkem</b>	<b>1 175 342</b>	<b>1 022 885</b>

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

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

**4.12. Bankovní úvěry**

Dlouhodobé bankovní úvěry (údaje v tis. Kč)

Banka	Měna	Zůstatek k 31. 12. 2005	Zůstatek k 31. 12. 2004	Úroková sazba	Forma zajištění
ČSOB	EUR	1 422 839	721 221	3M EURIBOR + 0,5	Státní záruka
<b>Celkem</b>		<b>1 422 839</b>	<b>721 221</b>		

Společnost uzavřela úvěrovou smlouvu s konsorciem bank vedených Československou obchodní bankou, a.s. Dalšími členy konsorcia jsou Kreditanstalt für Wiederaufbau, Bayerische Landesbank, Česká spořitelna, a.s., a Deutsche Bank Filiale Prag, org. složka. Celková výše úvěrového rámce je 92 065 tis. EUR. Úvěr byl poskytnut za účelem obnovy vozového parku a je zajištěn státní zárukou vystavenou Ministerstvem financí ČR, která zajišťuje jistinu a úroky. K 31. 12. 2005 bylo načerpáno 61 376 tis. EUR (jednorázově čerpáno 25. 11. 2005). K 31. 12. 2004 bylo čerpáno 26 305 tis. EUR (3 x čerpáno 8 768 tis. EUR na jednotku 1 – 3 včetně). Splácení jistiny úvěru začalo v roce 2005 (splátky 25. 5. 2005 a 25. 11. 2005, každá ve výši 1 315 tis. EUR). Konečným dnem splacení celého úvěru je 25. 11. 2014.

Jako dlouhodobý úvěr společnost vykazuje část bankovních úvěrů, která je splatná po jednom roce od data účetní závěrky.

**Krátkodobé bankovní úvěry**

Jako krátkodobý úvěr společnost vykazuje část úvěrů, která je splatná do jednoho roku od data účetní závěrky. K 31. 12. 2005 činí část úvěru splatná do jednoho roku od data účetní závěrky 281 088 tis. Kč. (k 31. 12. 2004 činila část úvěru splatná do jednoho roku od data účetní závěrky 80 136 tis. Kč). Jako krátkodobý bankovní úvěr dále společnost vykazuje kontokorentní úvěr, který k 31. 12. 2005 činí 261 551 tis. Kč.

Výše kapitalizovaných úroků z úvěru od ČSOB za rok 2005 činí 26 838 tis. Kč a za rok 2004 společnost kapitalizovala úroky ve výši 25 824 tis. Kč.

**4.13. Daň z příjmů****4.13.1. Splatná daň**

Společnost od data vzniku 1. 1. 2003 vykazuje daňové ztráty. Daňová ztráta roku 2005 byla 2 726 682 tis. Kč, daňová ztráta roku 2004 činila 2 894 691 tis. Kč a daňová ztráta roku 2003 činila 1 294 660 tis. Kč.

**4.13.2. Odložená daň**

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

	Stav k 31. 12. 2005	Stav k 31. 12. 2004
Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	-959 288	-423 873
Dlouhodobý finanční majetek	0	96
Pohledávky z obchodního styku	23 352	10 913
Zásoby	12 839	24 582
Rezervy	31 306	44 078
Nezaplacené penále	23 544	0
Kumulovaná daňová ztráta	1 657 745	1 005 444
<b>Celkem odložená daňová pohledávka</b>	<b>789 497</b>	<b>661 240</b>

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

**4.14. Časové rozlišení pasiv**

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

Výnosy příštích období zahrnují zejména časové rozlišení výnosů ze slevových karet a příjem z nájemného tří benzinových stanic pronajatých společností OMV a ARAL, které bylo zaplaceno na 20 let dopředu.



## 4.15. Tržby za vlastní výkony a služby (údaje v tis. Kč)

	Rok 2005			Rok 2004		
	Tuzemsko	Zahraníčí	Celkem	Tuzemsko	Zahraníčí	Celkem
Tržby z nákladní přepravy	5 575 471	10 903 974	16 479 445	5 676 589	12 002 514	17 679 103
Tržby z osobní přepravy	3 918 749	1 519 423	5 438 172	3 743 674	1 557 201	5 300 875
Tržby z ostatní přepravy	20 346	0	20 346	19 426	0	19 426
Tržby za zajištění ŽDC	11 243 979	0	11 243 979	11 374 912	0	11 374 912
Tržby za zajištění modernizace a rozvoje ŽDC	34 817	0	34 817	40 174	0	40 174
Tržby za ostatní služby	1 684 521	0	1 684 521	2 135 631	0	2 135 631
<b>Tržby za vlastní výkony a služby celkem</b>	<b>22 477 883</b>	<b>12 423 397</b>	<b>34 901 280</b>	<b>22 990 406</b>	<b>13 559 715</b>	<b>36 550 121</b>

Zahraniční tržby představují podíl společnosti na výnosech z mezinárodní přepravy a výnosy z nájemného za provoz vozů v zahraničí.

Tržby za zajištění železniční dopravní cesty představují zejména tržby za služby poskytované (SŽDC) a zahrnují zajištění řízení provozu ve výši 4 488 040 tis. Kč (v roce 2004 činily 4 919 217 tis. Kč) a zajištění provozuschopnosti ve výši 6 755 939 tis. Kč (v roce 2004 činily 6 455 695 tis. Kč). Vztahy mezi společností a SŽDC jsou uvedeny v bodě 4.2.

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

## 4.16. Transakce se spřízněnými subjekty

## 4.16.1. Výnosy realizované se spřízněnými subjekty 2005 (údaje v tis. Kč)

Subjekt	Vztah ke společnosti	Výrobky	Služby	Ostatní	Celkem výnosy
ČD - Telematika a.s.	Dceřiná společnost	0	27 147	1 863	29 010
Traťová strojní společnost, a.s.	Dceřiná společnost	26 750	24 286	473	51 509
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	Dceřiná společnost	0	4 025	123	4 148
<b>Celkem</b>		<b>26 750</b>	<b>55 458</b>	<b>2 459</b>	<b>84 667</b>

V předcházejícím účetním období nebyly realizovány žádné výnosy se spřízněnými subjekty.



4.16.2. Nákupy realizované se spřízněnými subjekty  
2005 (údaje v tis. Kč)

Subjekt	Vztah ke společnosti	Nákup materiálu	Služby	Ostatní náklady	Celkem
ČD - Telematika a.s.	Dceřiná společnost	17 238	569 059	0	586 297
Traťová strojní společnost, a.s.	Dceřiná společnost	386	55 635	0	56 021
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	Dceřiná společnost	0	4 245	0	4 245
<b>Celkem</b>		<b>17 624</b>	<b>528 939</b>	<b>0</b>	<b>646 563</b>

V předcházejícím účetním období nebyly realizovány žádné nákupy se spřízněnými subjekty.

4.16.3. Nákupy a prodeje dlouhodobého nehmotného, hmotného a finančního majetku se spřízněnými subjekty

Prodeje dlouhodobého nehmotného, hmotného a finančního majetku se spřízněnými subjekty nebyly v roce 2005 významné. V roce 2004 nebyly realizovány žádné prodeje dlouhodobého nehmotného, hmotného a finančního majetku se spřízněnými subjekty.

Nákupy v roce 2005 (údaje v tis. Kč)

Subjekt	Vztah ke společnosti	DNM	DHM
ČD - Telematika a.s.	Dceřiná společnost	159 981	11 919
Traťová strojní společnost, a.s.	Dceřiná společnost	0	8 901
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	Dceřiná společnost	0	490
<b>Celkem</b>		<b>159 981</b>	<b>21 310</b>

V roce 2004 nebyly realizovány žádné nákupy dlouhodobého nehmotného, hmotného a finančního majetku se spřízněnými subjekty.

4.17. Spotřebované nákupy (údaje v tis. Kč)

	Rok 2005	Rok 2004
Spotřeba materiálu	2 216 610	2 632 706
Spotřeba energie	2 617 442	2 500 338
Spotřeba pohonných hmot	2 138 859	1 944 111
<b>Spotřebované nákupy celkem</b>	<b>6 972 911</b>	<b>7 077 155</b>



## 4.18. Služby (údaje v tis. Kč)

	Rok 2005	Rok 2004
Opravy a udržování	3 722 721	3 958 375
Cestovné	256 816	289 631
Telekomunikační, datové a poštovní služby	537 844	161 038
Nájemné ostatní	79 901	98 952
Použití dopravní cesty, řízení provozu	5 695 136	5 810 085
Nájemné za železniční vozy – osobní a nákladní	1 145 050	1 196 308
Přepravné	247 254	216 116
Služby jídelních a lůžkových vozů	138 016	126 214
Služby spojené s užíváním budov	223 604	230 600
Čištění, řazení vozů	133 668	118 194
Ostatní služby	1 002 312	905 110
<b>Celkem</b>	<b>13 182 322</b>	<b>13 110 623</b>

Významný nárůst nákladů na telekomunikační a datové služby souvisí s vyčleněním části podniku zajišťující pro společnost tyto služby do dceřiného podniku ČD - Telematika a.s. v roce 2005, jak je popsáno v bodě 4.3.1. Ostatní služby zahrnují zejména náklady v oblasti ekologie, vzdělávání, drobný majetek a podobně.

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

	Rok 2005	Rok 2004
Změna stavu rezerv	-53 215	-219 765
Změna stavu opravných položek k pohledávkám	57 014	7 136
Změna stavu opravných položek k dlouhodobému hmotnému majetku	-304 197	-325 481
Změna stavu opravných položek k dlouhodobému finančnímu majetku	-2 521	2 121
Změna stavu opravných položek k zásobám	-48 930	-216 860
<b>Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti celkem</b>	<b>-351 849</b>	<b>-752 849</b>

Pokles výše rezerv v roce 2004 a 2005 je způsoben zejména čerpáním rezervy na nevybranou dovolenou (viz bod 4.8.). Snížení hodnoty opravné položky k dlouhodobému hmotnému majetku je komentováno v bodě 4.2. a opravné položky k zásobám v bodě 4.4.

**4.20. Ostatní provozní výnosy (údaje v tis. Kč)**

	Rok 2005	Rok 2004
Úhrada ztráty z osobní dopravy ze státního rozpočtu včetně dotace na žakovské jízdné	2 625 704	4 867 405
Úhrada ztráty z osobní dopravy z rozpočtu krajů včetně dotace na žakovské jízdné	4 469 286	2 174 846
Ostatní dotace	718 734	524 337
Výnosy z odepsaných a postoupených pohledávek	4 240	399
Smluvní pokuty a úroky z prodlení	114 686	363
Náhrady za manka a škody	122 348	126 586
Ostatní	505 023	502 731
<b>Ostatní provozní výnosy celkem</b>	<b>8 560 021</b>	<b>8 196 667</b>

V roce 2004 částečně ručil a dotoval ztrátu vznikající v regionální osobní dopravě stát a od roku 2005 přešlo poskytování dotace na regionální osobní dopravu plně na krajské úřady. Položka „Ostatní dotace“ zahrnuje zejména dotaci na doprovodný sociální program spojený s restrukturalizací pracovních sil. Položka „Ostatní“ zahrnuje například úhrady od zaměstnanců za stravování, rekreace, provize z prodeje přepravních cenin (jízdenky apod.).

**4.21. Ostatní provozní náklady (údaje v tis. Kč)**

	Rok 2005	Rok 2004
Smluvní pokuty a úroky z prodlení	3 921	4 815
Odpisy pohledávek a postoupené pohledávky	25 970	8 217
Manka a škody v provozní oblasti	28 990	68 745
Pojištění	165 954	142 803
Stejnokroje a paušály zaměstnancům	151 475	105 226
Náhrady škod na majetku a zdraví osob	59 262	38 319
Členské příspěvky	28 016	31 258
Ostatní provozní náklady	52 524	35 628
<b>Ostatní provozní náklady celkem</b>	<b>516 112</b>	<b>435 011</b>

**4.22. Ostatní finanční výnosy a náklady**

Ostatní finanční výnosy a náklady tvoří převážně kurzové rozdíly. Významnou část kladného vlivu kurzových rozdílů na výsledek hospodaření roku 2005 měl příznivý vývoj kurzu EUR ve vztahu k půjčkám a úvěrům v cizí měně uvedeným v kapitolách 4.9. a 4.12.

**4.23. Mimořádné výnosy a náklady**

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

**5. ZAMĚŠTNANCI, VEDENÍ SPOLEČNOSTI A STATUTÁRNÍ ORGÁNY**

Průměrný přepočtený počet zaměstnanců a členů vedení společnosti za rok 2005 a 2004 je následující:  
2005 (údaje v tis. Kč)

	Počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. a zdrav. zabezpečení	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	64 958	16 016 637	5 276 428	631 177	21 924 242
Vedení společnosti	274	188 023	65 071	4 348	257 442
<b>Celkem</b>	<b>65 232</b>	<b>16 204 660</b>	<b>5 341 499</b>	<b>635 525</b>	<b>22 181 684</b>

2004 (údaje v tis. Kč)

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

Členům statutárních a dozorčích orgánů byly kromě možnosti využití zlevněného jízdného poskytnuty peněžní odměny ve výši 3 312 tis. Kč v roce 2005, 3 466 tis. Kč v roce 2004. Vedení společnosti má možnost požívat naturální mzdy ve formě užití automobilů společnosti k soukromým účelům.

**6. PODMÍNĚNÉ A DALŠÍ NEUVEDENÉ ZÁVAZKY V ÚČETNICTVÍ**

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

Společnost uzavřela dne 24. 2. 2005 rámcovou leasingovou smlouvu na nákup železničních kolejových vozidel v celkovém objemu 1,2 miliardy Kč. Železniční kolejová vozidla převzatá v rámci finančního leasingu v běžném účetním období jsou uvedena v kapitole 4.2.2., ostatní železniční kolejová vozidla budou převzata v následujících obdobích. Jako zajišťovací instrument k uzavřeným leasingovým smlouvám České dráhy, a.s., vystavily bianko směnku s rekta doložkou ve prospěch společnosti CityLeasing, s.r.o. Pronajímatel bude oprávněn v souladu se směnečným ujednáním vyplnit na směnce směnečnou sumu rovnající se dlužné částce nájemného včetně příslušenství, nejvýše však ve výši 40 % pořizovací ceny bez DPH předmětu leasingu v případě porušení leasingové smlouvy.

## 7. DALŠÍ INFORMACE

### 7.1. Významné faktory ovlivňující činnost společnosti

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

Společnost poskytuje přepravní služby ve veřejné drážní osobní dopravě za stanovenou (věcně usměrňovanou) cenu a zabezpečuje dopravní služby v určených kategoriích vlaků osobní přepravy na železniční síti České republiky. Rozsah těchto služeb a výše úhrady (výnosu společnosti) jsou stanoveny smlouvami se státem a územně samosprávnými celky. Výše úhrady je vázána na objem zdrojů stanovený státním rozpočtem na financování prokazatelné ztráty v osobní dopravě. Prostředky vyčleněné státním rozpočtem na úhradu závazků veřejné služby danou smluvně zajištěnými objemy výkonů v dálkové i regionální osobní dopravě v roce 2005 jsou dle výpočtu vedení společnosti nižší než celková ztráta.

K datu sestavení účetní závěrky byly všechny smlouvy o regionální dopravní obslužnosti mezi územně samosprávnými celky a ČD, a.s., na rok 2006 podepsány.

Návrh smlouvy se státem obsahující očekávanou částku úhrady na rok 2006 byl společností předložen. Na základě již obdrženého měsíčního zálohového financování a zkušenosti z minulých let vedení společnosti předpokládá, že smlouva se státem obsahující navrženou částku úhrady bude uzavřena v průběhu roku 2006. Obdobně jako v roce 2005 vedení společnosti očekává, že celková částka obdržených úhrad za rok 2006 bude nižší než celková ztráta z dálkové a regionální osobní dopravy.

Společnost provozuje železniční dopravní cestu na základě tříleté smlouvy se SŽDC. Smlouva, ze které vyplývá mimo jiné i výše úhrady (výnosu společnosti) za provozování železniční dopravní cesty, byla uzavřena na období let 2003 až 2005. Koncem roku 2005 byla uzavřena nová smlouva mezi ČD, a.s., a SŽDC, s.o., o způsobu zajištění a provozování železniční dopravní cesty, její provozuschopnosti a modernizace ve veřejném zájmu na období let 2006 až 2009.

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

### 7.2. Vztahy se SŽDC

#### Náklady a výnosy

Náklady a výnosy společnosti realizované ve vztahu k SŽDC v roce 2005 a 2004 byly následující:

2005 (údaje v tis. Kč)

	Náklady	Výnosy
Zajištění ŽDC – řízení provozu	–	4 488 040
Zajištění ŽDC – údržba provozuschopnosti	–	6 755 939
Zajištění modernizace a rozvoje ŽDC	–	34 817
Použití dopravní cesty – osobní doprava	1 483 719	–
Použití dopravní cesty – nákladní doprava	4 200 261	–
<b>Celkem</b>	<b>5 683 980</b>	<b>11 278 796</b>



2004 (údaje v tis. Kč)

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

Výnosy ze zajištění železniční dopravní cesty (ŽDC) a ze zajištění modernizace a rozvoje ŽDC jsou vykazovány jako tržby za vlastní výkony a služby a jsou uvedeny v bodě 1.15. Náklady na poskytování těchto služeb jsou součástí celkových nákladů společnosti.

Náklady za použití dopravní cesty jsou vykazovány jako služby a jsou uvedeny v bodě 0.

#### Pohledávky a závazky

K 31. 12. 2005 evidovala společnost pohledávky a závazky vůči SŽDC. Celková čistá hodnota salda těchto položek představuje závazky ve výši 526 594 tis. Kč, k 31. 12. 2004 čistá hodnota salda těchto položek představuje závazek ve výši 628 456 tis. Kč. Závazek je vykázan v položce „Závazky z obchodních vztahů“. Dále společnost vykazuje závazek z titulu nevyfakturovaných dodávek od SŽDC, vykazovaný jako dohadná položka pasivní, která k 31. 12. 2005 činí 79 775 tis. Kč.

#### 7.3. Události po datu účetní závěrky

Po datu účetní závěrky nedošlo k žádným významným událostem, jež by vyžadovaly úpravu účetních výkazů nebo zveřejnění v účetní závěrce.

**Statutární orgány Českých drah, a.s.**

Dnem 15. 2. 2006 odstoupil Ing. Ivan Foltýn, MBA, z funkce člena představenstva a z funkce náměstka generálního ředitele pro ekonomiku. Dnem 17. 2. 2006 byl Ing. Vladimír Filip jmenován do funkce náměstka generálního ředitele pro ekonomiku a dnem 7. 3. 2006 do funkce člena představenstva.

Dnem 14. 2. 2006 odstoupil Kurt Mužik z funkce člena dozorčí rady. V doplňovacích volbách konaných ve dnech 2. – 4. 5. 2006 byl členem dozorčí rady ČD zvolen PhDr. Jan Bitter.



Představenstvo společnosti České dráhy, a.s. (dále jen „společnost“), svým usnesením č. 686/2004 na zasedání dne 27. ledna 2004 rozhodlo o tom, že společnost nebude vypracovávat zprávu o vztazích mezi ovládající a ovládanou osobou a o vztazích mezi ovládanou osobou a ostatními osobami ovládanými stejnou ovládající osobou za rok 2003 (dále jen „Zpráva mezi propojenými osobami“). Zároveň představenstvo společnosti do současné doby nerozhodlo o opaku.

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

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



AEIF	Evropské asociace pro železniční interoperabilitu
CER	Společenství evropských železnic
CEVIS	Centrální vozový informační systém
CNP	Centrální nákladní pokladna
ČD	České dráhy, akciová společnost
ČD-T	ČD - Telematika a.s.
Čtkm	čisté tunové kilometry (suma součinů hmotností zboží a skutečných přepravních vzdáleností)
DTNP	Datové tržiště nákladní přepravy
DTOP	Datové tržiště osobní přepravy
EC	kategorie vlaku vyšší kvality (EuroCity)
EUROFIMA	Evropská společnost pro financování železničních vozidel
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovač
FIATA	Mezinárodní federace svazů zasilatelů
GSM-R	globální systém pro mobilní komunikaci na železnici
GVD	grafikon vlakové dopravy
Hrtkm	hrubé tunové kilometry (suma součinů dopravních hmotností vlaků a ujetých vzdáleností)
IC	kategorie vlaku vyšší kvality (InterCity)
ISOŘ	Informační systém operativního řízení
Oskm	osobové kilometry (suma součinů počtu platících přepravených osob a tarifních vzdáleností)
OSŽD	Organizace pro spolupráci železnic
PARIS	Prodejní a rezervační informační systém
POP	Přenosná osobní pokladna
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
Ro-La	doprovázená přeprava kamionů na železničních vozech (Rollende Landstrasse)
SC	kategorie vlaku nejvyšší kvality (SuperCity)
SENA	Systém pro konstrukci nákrešného jízdního řádu
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TERFN	Transevropská železniční síť nákladní dopravy
TSS	Traťová strojní společnost, a.s.
TÚČD	Technická ústředna Českých drah
ÚDIV	Ústřední dirigování vozů
UIC	Mezinárodní železniční unie
UNIPOK	Univerzální pokladna
vlkm	vlakové kilometry (suma součinů počtu vlaků a ujetých vzdáleností)
VOUZ	Výzkumný Ústav Železniční, a.s.



Obchodní firma (název):	České dráhy, a.s.
Sídlo:	Praha 1, nábřeží L. Svobody 1222, PSČ 110 15
IČ:	70994226
DIČ:	CZ70994226
Rejstříkový soud:	Praha
Spisová značka:	oddíl B, vložka 8039
Telefon:	972-2-32299
Fax:	972-2-32081
e-mail:	press@cd.cz
http:	www.cd.cz

--	--	--



--	--





