



Výroční zpráva Skupiny České dráhy za rok

→ 2006



obsah

Poslání, vize a cíle společnosti	→ 003
Profil společnosti ČD, a.s., a Skupiny České dráhy	007 → 009
Významné události roku 2006	010 → 011
Úvodní slovo předsedy představenstva	012 → 015
Statutární orgány a vedení společnosti	016 → 019
Organizační struktura společnosti k 31. 12. 2006	020 → 021
Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku za ČD, a.s., a za Skupinu České dráhy	024 → 065
Finanční situace	067 → 069
Očekávaný vývoj, cíle a záměry	070 → 071
Základní kapitál, cenné papíry, akcionáři	→ 072
Zpráva dozorčí rady ČD, a.s.	073 → 075
Zpráva nezávislého auditora	078 → 080
Konsolidovaná účetní závěrka ČD, a.s.	081 → 123
Účetní závěrka ČD, a.s.	125 → 164
Důležité skutečnosti po účetní závěrce společnosti	→ 165
Prohlášení představenstva společnosti	→ 166
Přehled použitých zkratk	→ 167
Identifikační a kontaktní údaje	→ 168

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 i 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 v roli dopravce téměř 2 700 stanic a zastávek rozesetých po celé České republice, které spojuje pavučina téměř 9 500 km tratí, jež ČD v roli provozovatele dráhy smluvně udržují a organizují na nich vlakovou dopravu. Třetina nejvýkonnějších 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 převážné 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 a stejně tak roste podíl tranzitní přepravy. V mezinárodní železniční veřejné přepravě zboží zaujímají ČD čtvrtou nejlepší pozici v rámci členských zemí Evropské unie.

České dráhy, a.s., vznikly podle zákona č. 77/2002 Sb. k 1. lednu 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 je respektovanou notifikovanou osobou v prostoru střední Evropy, která je 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. Dále využívá jejích služeb celá řada telekomunikačních operátorů včetně provozovatele akademické sítě CESNET a další významné společnosti s decentralizovanou správou.

Společnost **Jídelní a lůžkové vozy, a.s.** (JLV), je významnou evropskou společností v oblasti ubytovacích a stravovacích služeb v železniční osobní dopravě. Společnost poskytuje gastronomické a maloobchodní služby a catering.

ZÁKLADNÍ HOSPODÁŘSKÉ UKAZATELE SKUPINY ČESKÉ DRÁHY A ČESKÝCH DRAH, a.s.

↓ Ukazatel	2006	Skupina ČD 2005	2006	2005	2004	České dráhy, a.s. Index 06/05
Struktura aktiv a pasiv (mil. Kč)						
Aktiva celkem	54 404	51 069	52 980	50 013	47 301	1,06
Dlouhodobý majetek	44 367	42 222	43 740	41 689	38 729	1,05
Vlastní kapitál	35 703	36 543	36 447	37 151	37 576	0,98
Struktura výsledku hospodaření (mil. Kč)						
Provozní výsledek hospodaření	-527	-714	-682	-806	-654	0,85
Výsledek hospodaření za účetní období	-445	-587	-449	-590	-621	0,76
Struktura výnosů (mil. Kč)						
Výnosy celkem	49 377	46 080	48 051	45 428	45 982	1,06
Tržby z prodeje vlastních výrobků a služeb	37 614	35 459	36 656	34 901	36 550	1,05
Finanční ukazatele						
Obrat aktiv (výnosy celkem/aktiva celkem)	0,91	0,90	0,91	0,91	0,97	1,00
Zadluženost (cizí zdroje/aktiva celkem)	0,31	0,25	0,31	0,25	0,20	1,24
Likvidita (krátkodobý finanční majetek/krátkodobé závazky)	0,26	0,27	0,23	0,25	0,31	0,92
Zaměstnanci						
Průměrný evidenční počet zaměstnanců přepočtený na plně zaměstnané (počet osob)	60 594	66 739	58 823	65 232	73 825	0,90
Výnosy celkem na 1 zaměstnance (Kč/zaměstnanec)	814 883	690 451	816 874	696 407	622 851	1,17
Přidaná hodnota na 1 zaměstnance (Kč/zaměstnanec)	260 081	239 094	246 728	230 710	224 363	1,07

FINANČNÍ UKAZATELE ČESKÝCH DRAH, a.s.

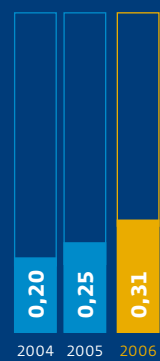
NÁKLADY/1 Kč VÝNOSY



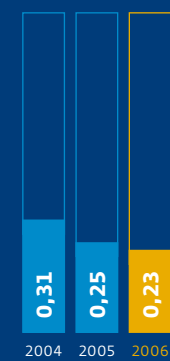
OBRAT AKTIV



ZADLUŽENOST



LIKVIDITA



významné události roku 2006

ORGANIZAČNÍ

→ Představenstvo společnosti ČD na svém zasedání 21. března schválilo zakladatelské dokumenty společného podniku RAILLEX, a.s., s kapitálovou účastí ČD ve výši 51 %. Předmětem činnosti společnosti je skladování zboží, manipulace s materiálem a doprava. Společnost vznikla 17. června 2006.

→ Rozhodnutím Evropské komise v Bruselu ze dne 22. června se České dráhy, a.s., staly dalším akcionářem společnosti Jídelní a lůžkové vozy, a.s. Evropská komise povolila Fondu národního majetku ČR prodat ČD 38,79 % akcií společnosti JLV.

→ Valná hromada společnosti ČD-Telematika a.s. na svém jednání dne 28. června rozhodla o snížení svého základního kapitálu z důvodu optimalizace akcionářské struktury společnosti. Základní kapitál společnosti se snížil o 332 644 tis. Kč na 2 042 105 tis. Kč. ČD, a.s., tak ve společnosti zvýšily svůj podíl na 59,31 % z původních 51 %. Základní kapitál byl snížen formou úplatného vzetí akcií z oběhu a navýšení majetkové účasti Českých drah, a.s., jako majoritního vlastníka společnosti a dále formou výkupu vlastních akcií od minoritních akcionářů, a to z vlastních zdrojů.

→ Usnesením představenstva společnosti ze dne 25. září byla založena společnost DPOV, a.s. Společnost vznikla k 1. lednu 2007. Opatřením ke vzniku DPOV, a.s., ze dne 27. září byla ukončena činnost výkonných jednotek DPOV Nymburk a DPOV Přerov k 31. prosinci.

→ Usnesením představenstva společnosti ČD, a.s., ze dne 7. listopadu byla založena dceřiná společnost s ručením omezeným Koleje Czeskie. Společnost vznikla 18. prosince 2006.

→ Dne 13. prosince 2006 byly mezi ČD, a.s., a strategickým partnerem Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH podepsány zakladatelské listiny dceřiné společnosti ČD-DUSS Terminál, a.s. Předmětem činnosti společnosti je provozování kontejnerových překladišť a doprovodné služby. Společnost vznikla k 1. březnu 2007 s kapitálovou účastí ČD ve výši 51 %.

→ Od 1. prosince 2006 vyhlásily ČD, a.s., jako mateřská společnost změnu ve struktuře konsolidačního celku ve formě změny konsolidačních pravidel, a to doplněním společnosti Jídelní a lůžkové vozy, a.s., do firemní struktury. Vzhledem k podstatnému vlivu (38,79 %) byla zvolena ekvivalenční metoda konsolidace.

PODNIKATELSKÉ

- Dne 16. ledna bylo uvedeno do provozu nové centralizované pracoviště Ústředního dirigování nákladních vozů se sídlem v České Třebové.
- Dne 2. května podepsaly České dráhy a Ruské železnice (RŽD) memorandum o spolupráci při přepravě zboží mezi Evropou a Asíí.
- Dne 4. května odsouhlasilo představenstvo ČD, a.s., realizaci společného dispečerského pracoviště ČD a Railion Deutschland v Děčíně.
- Dne 1. června vypravily ČD, a.s., „Vlaky plné úsměvů“ pro více než 400 zdravotně postižených dětí z různých míst země. Vlaky směřovaly na dětský filmový festival do Zlína.
- Dne 8. června vypravily ČD, a.s., historicky první vlak intermodální přepravy výměnných nástaveb mezi Lovosicemi a německým Hamburkem. Překládku a odbavení v Lovosicích zajišťují ČD vlastními silami.
- Dne 23. června podepsaly v Hamburku DB Railion a ČD, a.s., Rámcovou smlouvu o spolupráci v mezinárodní nákladní dopravě.
- Dne 9. listopadu získaly společnosti BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o., a České dráhy, a.s., ocenění LOG-IN v kategorii Transportní služba za společný projekt Bohemia Express II.
- Dne 16. listopadu obdržely ČD dokumenty o schválení jednotek řady 680 z pohledu Technických specifikací interoperability od notifikované osoby – Železničního certifikačního úřadu (EBC – Eisenbahn Cert).
- Dne 10. prosince vypravily ČD první pravidelné vlaky SC Pendolino z Prahy do Bratislavy a Vídně.
- Na základě rozhodnutí Dozorčí rady ČD, a.s., byla v roce 2006 zahájena příprava ověření údržby sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v působnosti SDC Brno a SDC Pardubice na úseku Brno–Česká Třebová včetně úseku Skalice nad Svitavou–Velké Opatovice a v působnosti SDC Brno na úseku Hodonín–Nedakonice. Na základě uzavřené smlouvy bude tato činnost prováděna AŽD Praha s.r.o. od 1. ledna 2007 do 31. prosince 2008.
- V roce 2006 došlo k realizaci pilotního projektu dálkového řízení a organizování drážní dopravy na části II. národního železničního koridoru mezi železničními stanicemi Přerov a Břeclav. Celý uvedený úsek je obsluhován z jediného centrálního dispečerského pracoviště (CDP) v Přerově. V roce 2007 přejde celý vybudovaný systém do rutinního provozu a bude dále rozšiřován až do železniční stanice Polanka nad Odrou.
- Dne 14. prosince 2006 byly zahájeny stavební práce na rekonstrukci Hlavního nádraží v Praze. Rekonstrukce potrvá pět let, a to při zachování plné provozuschopnosti železniční stanice. Její celkové náklady představují 1 miliardu korun.



úvodní slovo předsedy představenstva

012 → 013

Dámy a pánové, vážení obchodní partneři,

již potřetí se k Vám obracím úvodním slovem ve výroční zprávě akciové společnosti České dráhy. Jestliže každá výroční zpráva má být obrazem fungování dané firmy, její retrospektivou i vizí do budoucna, pak tato výroční zpráva se bez nadsázky dá označit za zprávu o společnosti v rytmu změn.

V roce 2005 jsme zahájili významné změny v řízení a obchodní politice naší společnosti. Cílem nového vedení bylo rychle zvýšit dynamiku fungování Českých drah. Prakticky ihned jsme provedli základní úpravy managementu společnosti tak, abychom položili pevné základy fungování Českých drah v rámci silícího konkurenčního prostředí. Zaměřili jsme se na přání zákazníka a v souladu s tím jsme uzpůsobili řadu našich interních procesů a služeb. Již rok 2005 přinesl první výsledky a další se pak projevil právě v roce 2006. Po celý rok 2006 se České dráhy těšily výraznému růstu výkonových ukazatelů v oblasti osobní i nákladní dopravy.

Stali jsme se společností změny, která neustále přichází na trh s něčím novým – novými službami, novými vozidly, opravenými nádražími či novými přístupy k zákazníkům. Stali jsme se společností, o jejíž služby je široký zájem, a řada těch, pro které by vlak ještě před rokem vůbec nepřicházel v úvahu, nyní naše služby pravidelně využívá. Stali jsme se žádaným zaměstnavatelem. Rok 2006 tak pro nás byl obdobím obratu v mnoha oblastech našich činností. U některých bych se rád zastavil detailněji.

Snad nejvíce viditelných změn se odehrálo v oblasti osobní dopravy, která je logicky pod drobnohledem jak široké veřejnosti, tak objednavatelů základní dopravní obslužnosti – jednotlivých krajů a ministerstva dopravy. Osobní doprava vykázala v roce 2006 vynikající výsledky. Rostly přepravní výkony i tržby; rostl počet bonitních a ekonomicky zajímavých zákazníků. Podařilo se nám překročit magickou hranici 180 milionů přepravených cestujících a ve srovnání s předchozím rokem jich s námi cestovalo přibližně

o 3 miliony více. Statistice z nich přitom využily spojů SC Pendolino, díky kterým začaly využívat železnici opět po mnoha letech. Rostly ale počty cestujících také u dalších dálkových spojů i na regionální úrovni. Naše služby se současně výrazně modernizovaly. Rozšířili jsme nabídku prodeje přes internet, zavedli jsme bezdotykové čipové In-karty Rail Plus pro zákaznické jízdné a celkově jsme se snažili činit naše služby ještě více zákaznický příjemnějšími a technologicky modernějšími.

Klíčovou roli sehrála také modernizace vozového parku a nádražní infrastruktury. Přesvědčili jsme se o tom, že růst počtu cestujících je přímo úměrný modernizaci vozidel a nádražní infrastruktury. Přestože stále hledáme další zdroje pro zrychlení modernizace našeho vozového parku, podařilo se nám v loňském roce nasadit do provozu několik desítek nových či modernizovaných vozidel. V oblasti regionálních a příměstských vlaků pokračovaly dodávky dvoupodlažních jednotek 471. Ty v průběhu roku 2006 získaly obchodní jméno CityElefant a s jejich výrobcem jsme podepsali smlouvu o dodávce další třicítky těchto vlaků. Jako úplnou novinku jsme na lokální tratě nasadili motorové jednotky Regionova, a to v počtu 20 kusů hned v průběhu prvního roku. Regionova se současně stala důkazem nového myšlení ve vztahu k zákazníkům a objednatelům dopravy. Vedle nového vozidla jsme totiž v Regionově dokázali předat našim objednavatelům nástroj propagace jednotlivých krajů. Tyto vozy nesou znaky jednotlivých krajů a cestující, kteří je využijí, mají možnost získat informace o daném regionu v interiéru soupravy. Je to příklad přidané hodnoty, kterou jsme dokázali vedle našich přepravních služeb nabídnout.

V oblasti dálkové osobní dopravy samozřejmě dominuje úspěch naší vlajkové lodi – produktu SC Pendolino. Ten jsme v závěru loňského roku vedle linky Praha–Ostrava rozšířili také na dvě zahraniční linky do Bratislavy a Vídně. Právě značka SC Pendolino se stala symbolem změn v osobní dopravě a dnes patří mezi nejžádanější marketingové značky na trhu v ČR.

V roce 2006 jsme do provozu nasadili také téměř čtyřicítka moderních vozů klasické stavby od společnosti Siemens. Právě díky novým lůžkovým vozům jsme mohli doplnit portfolio svých produktů o značku Euronight reprezentující špičku v segmentu nočních spojů na evropském trhu.

Vedle nových vozidel se v roce 2006 stala tahounem úspěchů v osobní dopravě také modernizace nádražní infrastruktury. Tábor, Prostějov či Zábřeh na Moravě jsou příklady měst, kde jsme společně s našimi partnery uvedli do provozu moderní rekonstruovaná nádraží, která plně vyhovují náročným požadavkům na odbavení na počátku 21. století. Nové nádraží v největším železničním uzlu na severní Moravě – v Ostravě-Svinově – jsme pak uvedli do provozu jako úplně nejmodernější nádraží v ČR. Připočteme-li k tomu pokračující modernizaci železničních koridorů umožňující další zrychlení dopravy na páteřních tratích v ČR, je obrázek moderní a rostoucí osobní železniční dopravy kompletní.

Podobný vývoj jako osobní doprava zaznamenala i nákladní doprava Českých drah provozovaná pod značkou ČD Cargo. I pro ni byl loňský rok ve znamení výrazného zvyšování výkonů i tržeb. České dráhy si dále upevnily svou pozici předního nákladního dopravce v rámci zemí EU a současně učinily řadu důležitých kroků pro posílení konkurenceschopnosti. Po dlouhé době čekání konečně došlo alespoň k částečnému narovnání konkurenčního prostředí mezi silniční a železniční nákladní dopravou poté, co bylo na českých dálnicích a silnicích spuštěno tzv. elektronické mýto. Byla to ale především úspěšná a aktivní obchodní politika Českých drah, která umožnila rozvoj v oblasti nákladní dopravy. Podařilo se nám získat nové zakázky, výrazně jsme se zaměřili na růst v oblasti kombinované dopravy. České dráhy byly také iniciátorem aktivit směřujících k zapojení železniční dopravy do vzniku nových průmyslových zón. Nákladní doprava pod značkou ČD Cargo je dnes chápána jako respektovaný hráč na evropském trhu nákladní dopravy a logistiky.

Růst výkonů a tržeb v osobní a nákladní dopravě, stejně jako pokračující úspory v oblasti nákladů, se samozřejmě příznivě promítly do celkového hospodaření společnosti. V roce 2006 jsme opět dosáhli historicky nejlepšího výsledku hospodaření. Ekonomické úspěchy celé Skupiny České dráhy pak doplňují pozitivní výsledky našich dceřiných společností, které prokázaly, že pod vlastní právní subjektivitou mají mnohem více odpovídající prostor k realizaci úspěšných a ziskových obchodních aktivit. V roce 2006 jsme výrazně posílili naši komunikaci směrem k zákazníkům a veřejnosti. Díky úspěšným komunikačním kampaním podloženým reálnými změnami se nám podařilo získat zpět řadu zákazníků. Příkladem zde mohou posloužit pozitivní ohlasy a zkušenosti se službami SC Pendolino.

Dámy a pánové, vážení obchodní partneři. Výroční zpráva, kterou právě držíte v rukou, přináší mnoho pozitivních informací o rozvoji moderní železniční dopravy v České republice. Je souhrnem obrovského snažení všech zaměstnanců naší akciové společnosti i jejích dceřiných společností a všech dalších, kteří se podíleli na tom, že v ní najdete mnoho pozitivních přírůstků o Českých drahách. Za to všem patří můj obrovský dík.

Ing. Josef Bazala

PŘEDSEDA PŘEDSTAVENSTVA A GENERÁLNÍ ŘEDITEL



→ 1



→ 2



→ 3



→ 4



→ 5

PŘEDSTAVENSTVO

Ing. Josef Bazala → 1

PŘEDSEDA PŘEDSTAVENSTVA (OD 10. 5. 2005) A GENERÁLNÍ ŘEDITEL (OD 11. 5. 2005), VĚK: 50 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 tří měsíců funkci generálního ředitele ČD, s.o. V letech 1996–2003 působil ve firmě SPEDI-TRANS Praha, s.r.o.

Ing. Vladimír Filip → 2

ČLEN PŘEDSTAVENSTVA (OD 7. 3. 2006) A NÁMĚSTEK GENERÁLNÍHO ŘEDITELE PRO EKONOMIKU (OD 17. 2. 2006), VĚK: 39 LET

Absolvent Fakulty výrobně-ekonomické Vysoké školy ekonomické v Praze, obor ekonomika dopravy. V roce 1998 ukončil postgraduální studium na European Business School Schloss Reichartshausen, kde získal titul Master of International Management. V roce 1989 nastoupil na tehdejší Československé státní dráhy, kde zastával různé funkce v oblasti financování a ekonomiky. Od roku 1996 působil jako ředitel odboru financování a ekonomiky Divize dopravní cesty, o.z. Od roku 2003 působil na pozici ředitele odboru finančního GŘ ČD, a.s.

Ing. Rodan Šenekl → 3

ČLEN PŘEDSTAVENSTVA (OD 8. 6. 2005) A NÁMĚSTEK GENERÁLNÍHO ŘEDITELE PRO NÁKLADNÍ DOPRAVU (OD 1. 6. 2005), VĚK: 49 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 s. r. o. (obchodní ředitel), CONTAINER TRAIN BOHEMIA, s.r.o., Praha (ředitel a jednatel společnosti), ČSKD Intrans (vedoucí překladiště Praha-Žižkov), CID International, a.s. (obchodní ředitel společnosti), a European Rail Shuttle, s.r.o., Praha (ředitel a jednatel společnosti).

Ing. Jiří Kolář, Ph.D. → 4

ČLEN PŘEDSTAVENSTVA (OD 10. 5. 2005) A NÁMĚSTEK GENERÁLNÍHO ŘEDITELE PRO OSOBNÍ DOPRAVU (OD 1. 6. 2005), VĚK: 43 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 Univerzitě Pardubice. Od roku 1999 do roku 2004 byl ředitelem OPŘ Ústí nad Labem.

Ing. Petr David, Ph.D. → 5

ČLEN PŘEDSTAVENSTVA (OD 1. 3. 2005) A NÁMĚSTEK GENERÁLNÍHO ŘEDITELE PRO DOPRAVNÍ CESTU (OD 8. 3. 2005), VĚK: 48 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 15. 2. 2006 skončil Ing. Ivan Foltýn, MBA, ve funkcích člena představenstva a náměstka generálního ředitele pro ekonomiku.

DOZORČÍ RADA

Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D.

PŘEDSEDA DOZORČÍ RADY, VĚK: 47 LET

Hlavní zaměstnanecký poměr a funkce: Ministerstvo dopravy ČR, náměstek ministra. Účast v jiných orgánech společnosti: Řídicí výbor ČD, a.s.; Výbor Státního fondu dopravní infrastruktury. Absolvent Fakulty stavební VUT Brno v roce 1983. V letech 1983 až 1991 pracoval u Československých státních drah, Traťová distanace Brno-jih, jako inženýr železniční dopravy a provozní náměstek. V letech 1991 až 1996 pracoval u firmy SEŽEV-REKO, a.s., 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: 67 LET

Absolvent Fakulty elektrotechnické, VŠ dopravní. Společník AŽD Praha s.r.o.

Ing. Tomáš Chalánek

ČLEN DOZORČÍ RADY, VĚK: 50 LET

Absolvent Strojní fakulty VUT v Brně, obor 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: 57 LET

Absolvent Fakulty elektrotechnické VUT v Brně, obor elektrické sítě a energetika. V roce 1981 absolvoval postgraduální studium na VŠE Praha – kurz organizátorů řízení. Poslanec PS Parlamentu ČR, místopředseda Hospodářského výboru a člen Zdravotního výboru.

Miroslav Kapoun

ČLEN DOZORČÍ RADY, VĚK: 61 LET

Poslanec Parlamentu ČR a předseda Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR do 15. 6. 2006.

Ing. František Vašík

ČLEN DOZORČÍ RADY, VĚK: 60 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 Dopravní podnik Ostrava a.s. Vykonává funkci předsedy odborné skupiny Tramvajové tratě Sdružení dopravních podniků ČR.

Ing. Jaromír Dušek

ČLEN DOZORČÍ RADY, VĚK: 54 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: 59 LET

Absolvent Střední průmyslové školy stavební, obor pozemní stavby. Místopředseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ).

PhDr. Jan Bitter

ČLEN DOZORČÍ RADY, VĚK: 50 LET

Absolvent Filozofické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci, obor andragogika. V roce 2006 získal na Univerzitě Palackého doktorát filozofie. Zaměstnanec ČSD/ČD od roku 1978 v provozních profesích. Předseda ZV OSŽ v DKV Praha, člen Podnikového výboru OSŽ při ČD, a.s.

Změny ve složení dozorčí rady

Dnem 14. 2. 2006 odstoupil Kurt Mužík z funkce člena dozorčí rady.

organizační struktura společnosti k 31.12.2006

STÁTNI SPRÁVA

Řídicí výbor

ORGÁNY ČESKÝCH DRAH, a.s.

Valná hromada

Dozorčí rada

Představenstvo

Generální ředitel ČD

- KGŘ Kancelář GŘ
- O3 Odbor investiční
- O5 Odbor mezinárodní
- O10 Odbor personální
- O17 Odbor interního auditu a kontroly
- O25 Odbor právní
- O26 Odbor strategie a informatiky
- O27 Odbor komunikace
- Zástupce ČD při EU v Bruselu

Dceřiné společnosti konsolidované

- Tražová strojní společnost, a.s. (se sídlem v Pardubicích)
- ČD-Telematika a.s. (se sídlem v Praze)
- Výzkumný Ústav Železniční, a.s. (se sídlem v Praze)
- Jídelní a lůžkové vozy, a.s.

Dceřiné společnosti ostatní

- 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)
- Smíchov Station Development, a.s. (se sídlem v Praze)
- ČD travel, s.r.o. (se sídlem v Praze)
- Dopravní vzdělávací institut, a.s. (se sídlem v Praze)
- RAILLEX, a.s.
- Koleje Czeskie Sp. z o.o.

Poznámka: Číslo v závorkách za názvem vnitropodnikové organizační složky znamená počet 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

O2 Odbor řízení ekonomiky

O4 Odbor správní

O8 Odbor zásobování a odbytu

OPT Odúčtovna přepravních tržeb

ZC Zásobovací centra (3)

Náměstek generálního ředitele ČD pro nákladní dopravu

KNND Kancelář NND

O11 Odbor řízení provozu a organizování drážní dopravy

O18 Inspektorát bezpečnosti železniční dopravy

O21 Odbor nákladní dopravy a přepravy

GZ ČD Generální zastoupení ČD v zahraničí (3)

UŽST Uzlové železniční stanice (56)

ŽELSPED Spedice ČD

Náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu

KNOD Kancelář NOD

O12 Odbor kolejových vozidel

O16 Odbor osobní dopravy a přepravy

DKV Depa kolejových vozidel (8)

DPOV Dílny pro opravy vozidel (2)

Náměstek generálního ředitele ČD pro dopravní cestu

KNDC Kancelář NDC

O13 Odbor stavební a provozu infrastruktury

O14 Odbor automatizace a elektroniky

O28 Odbor ochrany životního prostředí

O30 Odbor krizového řízení a bezpečnosti

O31 Odbor majetkového podnikání

ŽZ Železniční zdravotnictví, o.z.

TÚČD Technická ústředna Českých drah

SŽE Správa železniční energetiky

SDC Správy dopravní cesty (13)

HZS Hasičská záchranná služba

SŽG Střediska železniční geodézie (2)

Spolehlivě a ekologicky
přepravujeme **89 milionů**
tun nákladu





CD Cargo

NYK 06 39 96 5 9

NYK LOGISTICS

NYK

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

PROVOZOVÁNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY

Rok 2006 lze z pohledu železniční nákladní dopravy a přepravy ČD hodnotit úspěšně. Aktivnější obchodní činností a přijetím řady opatření ke zvýšení výkonnosti nákladní dopravy se i přes omezený počet železničních nákladních vozů podařilo přepravit 89,62 mil. tun zboží, což je o 6,8 % více než v předcházejícím roce. Tržby se zvýšily o 4,7 % na celkových 17,25 mld. Kč, o 773 mil. Kč více než v roce 2005. Růst objemu přepraveného nákladu byl přitom tak výrazný, že přesáhl objem přepravy realizovaný v roce 2004.

V roce 2006 skončila stagnace hutního a ocelářského průmyslu. S tím souvisel nárůst přeprav železné rudy, dolomitických vápenců, koksu i železného šrotu. V komoditě železo a strojírenské výrobky přepravily ČD 22,4 milionu tun zboží, z čehož nezanedbatelnou část tvořila přeprava nových osobních automobilů. Přeprava automobilů stoupla meziročně o 13 %, což je výsledek dlouhodobé spolupráce s automobilkou Škoda v Mladé Boleslavi. Nárůst ovlivnily i nové přepravy nově postavené vlečky Škoda v Kvasinách, na které se České dráhy podílely, a dále přepravy automobilů z automobilky TPCA v Kolíně. Propad nastal v přepravách chemických produktů, kde část přeprav převzali soukromí dopravci orientovaní na chemický průmysl. České dráhy reagovaly na konkurenční tlak zvyšováním kvality a konkurenceschopnými cenami a některé přepravy se podařilo získat zpět. Podařilo se zastavit pokles přeprav dřeva a papírenských výrobků. Vlaky ČD bylo odvezeno o 500 tis. tun dřeva více než v roce 2005. Vliv na nárůst přeprav dřeva měla také kalamitní situace v jižních Čechách na počátku roku 2006. Pokračovaly přepravy intervenčního obilí a ČD se aktivně podílely i na realizaci přeprav potravinářských a zemědělských výrobků. I přes dlouhotrvající zimu se v závěru roku podařilo vyrovnat pokles přeprav stavebnin, kde

jsme přepravili 7,6 mil. tun zboží. Klíčovou pro ČD byla i v roce 2006 přeprava pevných paliv. Přepravili jsme 15,34 mil. tun hnědé uhlí a 14,67 mil. tun černého uhlí a koksu. Na zvýšení přeprav koksu o 32,5 % oproti roku 2005 mělo velký vliv zvýšení výroby v hutích. Ještě vyšší objemy přeprav a vyšší tržby již nebylo možné zajistit z důvodu nedostatku železničních vozů především pro přepravy železa, dřeva a pevných paliv. Aktivní obchodní politikou se naopak podařilo zastavit pokles průvozních přeprav, kde oproti roku 2005 došlo k navýšení o 13 %. Příznivě lze hodnotit také fakt, že si ČD i přes značnou konkurenci silničních a dalších železničních dopravců udržují významný podíl vnitrostátních přeprav (34,3 mil. tun zboží).

V průběhu roku pokračoval tlak zákazníků na komplexní zajištění služeb a na snížení ceny za přepravu způsobený především nízkými cenami silničních dopravců. Osvědčili se proto existující produkty – systémové vlaky konvenční dopravy z ČR do zahraničí, jako jsou vlaky CARPÁTHIA Express do Rumunska a ADRIA Express do Rijeky, které byly stále více využívány. V roce 2006 byl proto zaveden nový vlak ITALIA Express. Úspěšně pokračovaly přepravy kovového odpadu z ČR do Německa dříve vytvořenými spoji. Pokračoval rozvoj přeprav dřevních štěpek v ucelených vlcích a speciálních kontejnerech pro dřevozpracující podniky Mondi Packaging Štětí a Stora Enso Ždírec nad Doubravou, kde ČD investovaly i do rozvoje vlečkového areálu.

S dalšími partnery se ČD nově zapojily do podnikání v oblasti logistiky a kombinované dopravy. Od června roku 2006 nabídly ČD zákazníkům v kombinované dopravě služby vlastního terminálu v Lovosicích, který zabezpečuje překládku a skladování kontejnerů, výměnných nástaveb nebo silničních návěsů a dále skladování a další manipulaci se zbožím v logistickém skladu. V roce 2006 probíhala příprava projektu logistického centra v Brně a v dalších lokalitách včetně projektu nabídky služeb pro budou-

cí automobilový závod HMC v Nošovicích a KIA v Žilině. V průběhu roku 2006 pravidelně rostly přepravy námořních kontejnerů, výměnných nástaveb a nově i přepravy silničních návěsů přes terminál ČD v Lovosicích. Oproti roku 2004 narostly přepravy velkých kontejnerů o 24 %, oproti roku 2005 o dalších 9 %. Ve spolupráci s operátory kombinované dopravy a zahraničními železničními dopravními podniky navýšily ČD počty spojů kombinované dopravy z Prahy, Mělníka a Lovosic především směrem do námořních přístavů jako je Hamburk, Bremerhaven a Rotterdam, nebo do vnitrozemských terminálů Bratislava, Budapešť, Želechovice a Dunajská Streda.

V průběhu roku 2006 byla v úseku obchodu přijata řada opatření s cílem rozvoje nových přeprav. Mimo jiné byl vytvořen motivační program pro obchodní zástupce ČD, a.s., v nákladní dopravě a byly rozšířeny marketingové aktivity. Nabídka nákladní dopravy a přepravy ČD byla prezentována na nových internetových stránkách www.cdcargo.cz, ve firemním časopise ČD Cargo, na odborných dopravních veletrzích v zahraničí (Milano, Paris, St. Peterburg), v řadě odborných periodik a také v rámci vlastní konference ve Špindlerově Mlýně.

S cílem maximalizovat přepravní objemy i tržby byla vedena jednání s dalšími železničními dopravci včetně zahraničních. ČD se zapojily do řady mezinárodních projektů zaměřených na podporu rozvoje mezinárodní železniční nákladní dopravy, jako je např. projekt AB-Landbridge (sever – jih) nebo EuroSIWAL (projekt systému přeprav jednotlivých zásilek jako přímý konkurenční produkt k silniční dopravě), UIC DIOMIS (rozvoj kombinované dopravy) nebo Dedicated Freight Corridors (projekt budování evropských nákladních koridorů).

Podmínkou dalšího rozvoje nákladní dopravy ČD je kromě aktivní obchodní politiky a rozšiřování portfolia služeb také inovace

vozidlového parku. V roce 2006 bylo do provozu zařazeno několik stovek nových nebo modernizovaných vozů. Přesto tento stav neodpovídal potřebám zákazníků, což bylo dáno především omezenými finančními možnostmi. Významnější investice do vozidlového parku budou provedeny až v roce 2007.

V roce 2007 by se na výsledcích nákladní dopravy a přepravy ČD mělo příznivě projevit několik faktorů:

- nedostatek vozidel a řidičů v silniční dopravě, zavedení mýtného na vybraných silničních komunikacích, a tedy avizované zvýšení cen silniční dopravy,
- pokračující růst ekonomiky a na něj navazující rozvoj mezinárodní kombinované dopravy i konvenčních přeprav,
- vyčlenění nákladní dopravy ČD do dceřiné společnosti ČD Cargo s možností samofinancování a reinvestic do vlastního rozvoje (vozidla, terminály, nové služby).

SPEDICE ČD

Prostřednictvím SPEDICE ČD se uskutečňují kvalifikované spediční služby v železniční nákladní dopravě vnitrostátní i mezinárodní. SPEDICE ČD je organizační jednotkou ČD vystupující pod obchodní značkou ŽELSPED. Vznikla již v roce 1992 a od roku 2001 komplexně hospodaří s cisternovými vozy ČD, což zahrnuje i pronájem těchto vozů a související přepravy. 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.



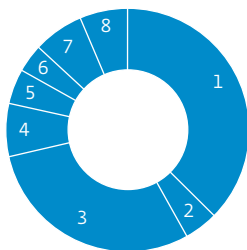
NÁKLADNÍ DOPRAVA

↓ UKAZATEL	MĚRNÁ JEDNOTKA	2006	2005 ^{*)}	2004 ^{*)}	INDEX 06/05
Nákladní přeprava celkem	mil. t	89,62	83,92	87,75	1,07
Tržby z nákladní přepravy ^{**)}	mil. Kč	14 982	14 423	15 219	1,04
Tržby z nákladní dopravy celkem ^{**)}	mil. Kč	17 252	16 479	17 679	1,05
Výnosy z nákladní dopravy celkem ^{**)}	mil. Kč	17 436	16 728	17 856	1,04
Náklady na nákladní dopravu	mil. Kč	15 739	14 779	15 488	1,06
Úhrada ceny za použití dopravní cesty	mil. Kč	4 364	4 200	4 341	1,04
Výsledek hospodaření nákladní dopravy	mil. Kč	1 697	1 949	2 368	0,87
Sazba přepravného na tunu	Kč/t	167,17	171,87	173,43	0,97
Tarifní tunové kilometry ČD Cargo	mil. ttkm	16 445	16 033	16 321	1,03
Sazba přepravného na ttkm	Kč/ttkm	0,91	0,90	0,93	1,01
Hrtkm ČD Cargo celkem	mil. hrtkm	32 355	30 950	32 149	1,05
– hrtkm ČD Cargo v elektrické trakci	mil. hrtkm	29 410	28 163	29 144	1,04
Vlakové km ČD Cargo celkem	tis. vlkm	32 246	32 553	34 922	0,99
– vlkm ČD Cargo v elektrické trakci	tis. vlkm	26 492	26 571	28 280	1,00
Hmotnost vlaku ČD Cargo celkem	tun/vlak	1 003	951	921	1,05
Průměrná přepravní vzdálenost	km	183,5	191,1	186,0	0,96
Poměr běhů prázdných/ložených	%	71,33	73,26	73,62	0,97

^{*)} Finanční údaje samostatného účetního okruhu provozování železniční nákladní dopravy za roky 2004 a 2005 jsou auditované v souladu s ustanovením § 10 zákona č. 77/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Finanční údaje za období roku 2006 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).

PODÍL KOMODIT NA NÁKLADNÍ PŘEPRAVĚ ČD, a.s., V ROCE 2006
(STAV KE DNI 6. 4. 2007)



↓ NÁKLADNÍ PŘEPRAVA ČD 2006	TUNY	%
1 Pevná paliva	30 009 724	36,9
2 Kapalná paliva a výrobky z ropy	3 598 516	4,4
3 Rudy, železo, ocel a strojírenské výrobky	22 405 900	27,5
4 Stavebniny a nerostné suroviny	7 634 362	9,4
5 Dřevo a výrobky ze dřeva	4 676 382	5,8
6 Zemědělské výrobky, potraviny	2 043 132	2,5
7 Kombinovaná doprava	5 875 065	7,2
8 Ostatní zboží	5 126 037	6,3
Nákladní přeprava ČD bez PVP	81 369 118	
Prázdné vozy přepravců (PVP)	8 252 331	
Objem nákladní přepravy ČD celkem	89 621 449	



Cestovalo s námi
na **180 milionů** lidí



PROVOZOVÁNÍ OSOBNÍ DOPRAVY

V roce 2006 se zvýšil počet přepravených cestujících – ČD dosáhly nejlepšího výsledku od svého vzniku. Pozitivní trend zaznamenal systém financování dopravní obslužnosti železniční dopravy v pravomoci jednotlivých objednavatelů – krajů a Ministerstva dopravy (MD). Přitom v případě nedostatečně využívaných tratí je snaha objednavatelů s ohledem na větší variabilitu a nižší ekonomickou náročnost preferovat autobusovou dopravu. Stále více se projevuje snaha zpracovat do smluv o zajištění ZDO kromě kvantitativních ukazatelů i jednoznačně definovaná kritéria kvality služby jako jsou včasnost, dodržení plánovaného řazení, dodržování čekacích dob, kvalita vozového parku (funkčnost dveří, oken, vytápění, čistota souprav, vybavení sociálního zařízení, plnění vodou, funkčnost informačních systémů apod.) včetně sankcí za nedodržení těchto kritérií. Ve všech smlouvách na zajišťování ZDO jsou celé ČD chápány v roli dopravce bez ohledu na vazbu na nedodržení kritérií kvality z titulu provozování dráhy. Rovněž otázka dopadu sankcí z titulu vlastníka infrastruktury je odkazována na smluvní ujednání mezi ČD jako dopravcem a provozovatelem dráhy a SŽDC, s.o. (Správa železniční dopravní cesty), jako vlastníkem. V rámci jízdního řádu jsou osobní a spěšné vlaky vedeny na objednávku ZDO krajů, vlaky kategorie rychlík a expres až na výjimky od změny JŘ 2006/2007 (R v relaci Jeseník–Olomouc) v objednávce státu (MD). Vlaky kategorie IC, EC a SC byly v roce 2006 provozovány plně na obchodní riziko ČD.

Změna legislativy ČR umožňuje v případě zajišťování dopravní obslužnosti v železniční dopravě využít možnosti konání výběrových řízení, byť tuto podmínku výslovně neukládá. V roce 2006 se ČD účastnily výběrových řízení v Libereckém a Karlovarském kraji, zvítězily ve výběrových řízeních vyhlášených MD (Pardubice–Liberec a Plzeň–Most, vyhlášeny v roce 2005) a výběrovém řízení vyhlášeném Karlovarským krajem (Cheb–Hranice v Č. a Cheb–Luby u Chebu). V závěru roku si Karlovarský kraj na

základě výsledku soutěže konané v roce 2005 již neobjednal u ČD provozování dopravy na trati Karlovy Vary d. n.–Mariánské Lázně. Ostatní výkony v Karlovarském kraji (mimo tratí 146, 148, 149 a 145) obsluhují ČD do roku 2010 na základě výsledku otevřeného jednacího řízení, které bylo na obsluhu těchto tratí vypsáno v pololetí roku 2006. Výběrové řízení v Libereckém kraji na obsluhu tratí 034, 035 a 036 od začátku JŘ 2006/2007 bylo zrušeno. V roce 2006 pokračoval trend uzavírání dlouhodobých smluv na zajišťování ZDO, a to v délce 3 (Ústecký kraj) – 15 let (Královéhradecký kraj), řada smluv získala charakter smluv na dobu neurčitou, upravovaných pouze dodatky.

V roce 2006 pokračoval jako v předchozích letech rozvoj integrovaných dopravních systémů (IDS) v jednotlivých krajích, a to při současném aktivním zapojení ČD. K velkému rozvoji došlo 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). Zapojením do integrovaných dopravních systémů posilují ČD své pozice na trhu regionální osobní dopravy, současně však stagnuje přímá tržba od cestujících a její možná přiřaditelnost, podíl tržeb z IDS na tržbách z jízdného ČD je cca 6 %. Systém IDS je připravován i v Pardubickém kraji.

V roce 2006 pokračoval trend ve vybavování vlakového personálu elektronickým zařízením pro výdej jízdních dokladů ve vlaku (POP). V průběhu roku 2006 byla i nadále rozvíjena služba elektronického prodeje jízdních dokladů přes internet – eShop ČD (zajištěn prodej vnitrostátních jízdních dokladů včetně rezervací do všech vlaků kategorie SC, EC a IC včetně jízdních dokladů z a do Bratislavy na vlaky SC 134/135 Slovenská strela).

V průběhu roku došlo k úpravě TR 10, a to v oblasti In-karty Rail plus – sjednocení procentuální výše slev u zákaznického jízdného k jízdnému obyčejnému a u zpátečních jízdenek a oblasti rezervovaných dokladů. K počátku JŘ 2006/2007 byla rovněž rozšířena škála tarifních nabídek ČD o elektronickou jízdenku „eLiška“,

kteřá mimo vysoce atraktivní nabídky pro cestující přináší navýšení poptávky po službách e-shopu a současně po vlastnictví Inkarty Rail plus.

Další rozvoj zaznamenal 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 včetně propojení s leteckou dopravou. V závěru roku byl tento produkt rozšířen i do Bratislavy a Vídně.

Probíhající obnova vozového parku je početně i časově nedostačtčná. Skluzu 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 objednatelů po dopravních výkonech. Obdobná situace panuje

i v dodávkách ostatních vozidel nejen pro regionální dopravu, ale i pro další velké aglomerace s potřebou silné příměstské dopravy. Nejvýraznějším počinem v oblasti obnovy vozového parku bylo zahájení dodávek modernizovaných jednotek Regionova. Plánované dodávky nových vozů Siemens všech typů (A, B i WL) doznaly postupně takového skluzu, že výraznou měrou zasáhnou do zvýšeného komfortu až v roce 2007.

Rozvoj doznal i systém přepravy malých zásilek ČD-Kurýř. V roce 2006 bylo do systému zahrnuto 244 stanic, které jsou svým dosahem plně schopny pokrýt poptávku po této službě.

V roce 2006 byly všechny základní ukazatele osobní dopravy vyšší oproti roku 2005, tržby z přepravy osob se zvýšily o 540 mil. Kč, počet cestujících vzrostl o 2,7 mil. cestujících, přepravní výkon narostl o 256 mil. osobo-kilometrů.



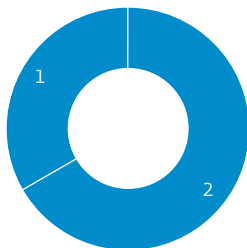
OSOBNÍ DOPRAVA

↓ UKAZATEL	MĚRNÁ JEDNOTKA	2006	2005 ^{*)}	2004 ^{*)}	INDEX 06/05
Přeprava osob	mil. osob	180,94	178,21	178,82	1,02
Tržby z přepravy osob ^{**)}	mil. Kč	5 473	4 933	4 716	1,11
Tržby z osobní dopravy ^{**)}	mil. Kč	5 913	5 438	5 301	1,09
Ostatní tržby hlavní činnosti	mil. Kč	150	142	135	1,06
Náklady na osobní dopravu	mil. Kč	16 572	15 914	15 457	1,04
Úhrada ceny za použití dopravní cesty	mil. Kč	1 598	1 484	1 469	1,08
Úhrada ztrát ze závazků služby ve veřejném zájmu	mil. Kč	7 243	7 335	7 178	0,99
Ztráta z osobní dopravy (včetně úhrady)	mil. Kč	-3 266	-2 999	-2 843	1,09
Ztráta z osobní dopravy (bez úhrady)	mil. Kč	-10 509	-10 334	-10 021	1,02
Osobové kilometry	mil. oskm	6 887	6 631	6 553	1,04
Průměrná přepravní vzdálenost	km	38,07	37,21	36,65	1,02
Příjmová sazba za osobu	Kč/osoba	30,25	27,68	26,37	1,09
Příjmová sazba na osobový km	Kč/oskm	0,79	0,74	0,72	1,07
Vlakové km osobní dopravy	tis. vlkm	115 523	113 157	109 311	1,02
– z toho v elektrické trakci	tis. vlkm	54 391	51 897	49 681	1,05
Počet osob na vlak	os/vlak	59,62	58,60	59,95	1,02

^{*)} Finanční údaje samostatného účetního okruhu provozování železniční osobní dopravy za roky 2004 a 2005 jsou auditované v souladu s ustanovením § 10 zákona č. 77/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Finanční údaje za období roku 2006 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.

PODÍL DRUHŮ JÍZDNÉHO NA VEŘEJNÉ PŘEPRAVĚ OSOB CELKEM



1 Časové jízdné 29 %
2 Jednotlivé jízdné 71 %



A photograph of a railway infrastructure at sunset. The scene is filled with a complex network of overhead power lines and support structures. A prominent dark utility pole with a white and black striped section is in the foreground. The sky is a mix of orange, pink, and blue, with a few streetlights glowing. In the background, there are some buildings and more railway tracks.

Zajišťujeme vitálnost sítě
téměř **9 500 km** tratí

PROVOZOVÁNÍ DRÁHY

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

ZAJIŠTĚNÍ PROVOZUSCHOPNOSTI DOPRAVNÍ CESTY

Rok 2006 byl pro ČD prvním rokem druhého tříletého období smluvního vztahu mezi akciovou společností České dráhy a státní organizací SŽDC a zároveň rokem, kdy došlo ke kvalitativnímu posunu ve vykazování činností, které ČD provádějí pro SŽDC. Pro stávající tříleté období byl dohodnut přechod z formy účetního vykazování na vykazování fakturací výkonů.

ČD zajišťovaly provozuschopnost na železniční síti o délce 9 496 km tratí, z toho 1 460 km tvoří tratě koridorové a 4 873 km ostatní celostátní tratě. Zbývající délka tratí představuje tratě regionální. Na těchto tratích jsme prováděli správu 8 397 přejezdů, 6 697 mostů, 18 587 propustků, 2 300 zdí a 154 tunelů.

V roce 2006 spolupracovaly ČD se SŽDC v oblasti rozvoje železniční dopravní cesty. Jako příklad lze uvést účast ČD na řešení provozní propojitelnosti (tzv. interoperability) a spolupráci v rámci Fóra infrastruktury UIC. V oblasti rozvoje na národní úrovni zadaly České dráhy za podpory SŽDC a při spolufinancování se SFDI druhou fází projektu Bezpečnost v železničních tunelech a pokračovaly ve zvyšování úrovně bezpečnosti dopravy na železničních přejezdech.

V souladu s podmínkami smlouvy uzavřené mezi ČD a SŽDC zajišťovaly České dráhy v roce 2006 provozuschopnost železniční dopravní cesty a zároveň se podílely na modernizaci a optimali-

zaci mezinárodních tranzitních koridorů. Vzhledem k rozsáhlým povodním na jaře roku 2006, které způsobily značné škody na dopravní infrastruktuře a zejména na železniční síti provozované ČD, bylo prioritním úkolem při zajišťování provozuschopnosti železniční dopravní cesty odstraňování následků těchto povodňových škod.

Nad rámec poskytovaných finančních prostředků uvolnil SFDI na tento účel mimořádné finanční prostředky k odstranění části nejvážnějších škod. Tyto prostředky přispěly k tomu, že ČD splnily kvalitativní parametry v oblasti zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty stanovené ve smlouvě mezi ČD a SŽDC pro rok 2006.

Modernizace a optimalizace infrastruktury

Na I. tranzitním koridoru probíhaly modernizační a optimalizační práce v železničním uzlu Ústí nad Labem a v úseku Břeclav–Lanžhot.

Při modernizaci železničního uzlu Ústí nad Labem bylo v roce 2006 dokončeno v žst. Ústí nad Labem-jih 1,075 km staničních kolejí, v žst. Ústí nad Labem-osobní nádraží bylo dokončeno 0,615 km staničních kolejí a v žst. Ústí nad Labem-sever 2,174 km staničních kolejí. Celkem tedy bylo v uzlu Ústí nad Labem v roce 2006 modernizováno 3,864 km staničních kolejí. Práce na modernizaci uzlu Ústí nad Labem budou pokračovat v roce 2007.

Dále byl na I. tranzitním koridoru modernizován úsek Břeclav–Lanžhot v celkové délce 6,223 km dvoukolejných tratí.

Na spojovacím rameni I. a II. tranzitního koridoru (Česká Třebová–Přerov) pokračovaly v roce 2006 modernizační a optimalizační práce na stavbách Krasíkov–Zábřeh, Zábřeh–Červenka, Olomouc–Přerov. V úseku Hoštejn–Zábřeh na Moravě bylo modernizováno 4,140 km dvoukolejných tratí a v ŽST Zábřeh byla dokončena modernizace části 2. staniční koleje v délce 0,096 km. Dokončením těchto úseků byla ukončena celá stavba Krasíkov–Zábřeh na Moravě.

Stavba Zábřeh na Moravě–Červenka v roce 2006 pokračovala dokončením úseků Mohelnice–Lukavice v délce 4,430 km dvoukolejných tratí, Mohelnice–Moravičany v délce 1,214 km dvoukolejných tratí a v žst. Mohelnice bylo modernizováno 1,985 km hlavních staničních kolejí.

Stavba Olomouc–Přerov pokračovala v roce 2006 dokončením úseku Brodek u Přerova–Dluhonice v délce 3,225 km dvoukolejných tratí a modernizací hlavních staničních kolejí v žst. Grygov a Brodek u Přerova v celkové délce 3,784 km hlavních staničních kolejí.

Na spojovacím rameni I. a II. tranzitního koridoru bylo v roce 2006 dokončeno celkem 13,009 km dvoukolejných tratí a 5,865 km staničních kolejí.

Na II. tranzitním koridoru bylo v roce 2006 uvedeno do provozu dálkové ovládání trati Přerov–Břeclav z jednoho dispečerského centra v žst. Přerov.

V roce 2006 byla zahájena modernizace a optimalizace III. tranzitního koridoru otevřením stavby Plzeň–Stříbro v úsecích Plzeň–Jižní předměstí–Plzeň–Křimice a Plzeň–Křimice–Kozolupy. V úseku Plzeň–Jižní předměstí–Plzeň–Křimice bylo modernizováno 2,244 km dvoukolejných tratí, v žst. Plzeň–Křimice 2,714 km hlavních staničních kolejí, dále 1,628 km ostatních staničních kolejí a v úseku Plzeň–Křimice–Kozolupy bylo modernizováno 4,739 km dvoukolejných tratí.

Na III. tranzitním koridoru bylo v roce 2006 modernizováno celkem 6,983 km dvoukolejných tratí a 4,342 km staničních kolejí.

Modernizace IV. tranzitního koridoru pokračovala v roce 2006 stavbou Praha–Hostivař–Strančice v úseku Praha–Uhříněves–Strančice. Úsek bude dokončen v roce 2007. Dokončeny byly hlavní staniční koleje v délce 6,100 km v žst. Praha–Uhříněves a v žst. Strančice bylo modernizováno 1,269 km hlavních staničních kolejí a 1,246 km ostatních staničních kolejí. Celkem bylo v roce 2006 na IV. tranzitním koridoru modernizováno 8,615 km staničních kolejí.

V uzlu Praha pokračovala výstavba „Nového spojení“. Na konci I. pololetí 2006 byly proraženy obě tunelové roury pod vrchem Vítkov úseku Praha–Libeň–Praha hl. n. a pokračovala výstavba estakády, která spojí oba tunely s žst. Praha hl. n. Dokončena byla výstavba 2. koleje Praha–Libeň–Praha Masarykovo nádraží v délce 2,754 km koleje.

Na koridorových tratích provozovaných ČD bylo v roce 2006 celkem modernizováno nebo optimalizováno celkem 55,204 km traťových kolejí a 22,686 km staničních kolejí.

Rekonstrukce infrastruktury

V průběhu I. pololetí roku 2006 byly realizovány dokončovací práce na elektrizaci úseku Vojkovice–Kadaň a následně byl do elektrického provozu uveden celý úsek Karlovy Vary–Kadaň. Na konci roku 2006 byly dokončeny práce na elektrizaci úseku Háj ve Slezsku–Opava–východ a následně byla do elektrického provozu uvedena celá trať Ostrava–Svinov–Opava–východ.

V oblasti racionalizace provozu infrastruktury na mimokoridorových tratích bylo v roce 2006 uvedeno do provozu dálkové ovládání trati Plzeň–Žatec. Všechny železniční stanice na této trati jsou dálkově ovládány z jednoho dispečerského centra v žst. Blatno u Jesenice.

V závěru roku 2006 byl do zkušebního provozu uveden rekonstruovaný úsek Odbočka Jeneček–Středokluky, který slouží jako alternativní trasa pro zásobování letiště Praha–Ruzyně leteckým palivem.

OBLAST SPRÁVY BUDOV

ČD v roce 2006 spravovaly 8 860 budov s 18 157 320 m³ obestavěného prostoru (dále jen OP), z toho v provozních objektech 17 254 044 m³ OP a v bytových objektech 903 276 m³ OP. V oblasti bytového hospodářství vykonávaly správu 4 429 bytů ČD, z toho 1 539 bytů v bytových objektech a 2 890 bytů v provozních objektech.

Dle smlouvy o provozuschopnosti a na základě mandátních smluv vykonávaly ČD pro SŽDC správu 7 024 budov ve vlastnictví SŽDC s celkovým obestavěným prostorem 6 992 907 m³, z toho obestavěný prostor provozních objektů činil 3 715 538 m³, bytových objektů 3 277 369 m³. V oblasti bytového hospodářství spravovaly ČD 10 692 bytů SŽDC, z toho 9 756 bytů v bytových objektech a 936 bytů v provozních objektech.

V roce 2006 byla v oblasti budov realizována a dokončena řada investičních a opravných akcí. Z akcí většího rozsahu byly realizovány a dokončeny např. akce – rekonstrukce výpravní budovy (dále jen v. b.) ŽST Ostrava-Svinov, rekonstrukce v. b. Šumperk, výstavba dopravního uzlu v Zábřehu na Moravě, přestavba žst. Prostějov – 2. etapa, WC pro cestující v žst. Kojetín, rekonstrukce v. b. žst. Trutnov, rekonstrukce v. b. žst. Doksy, rekonstrukce a přístavba v. b. žst. Bučovice, rekonstrukce v. b. žst. Stříbro, rekonstrukce v. b. žst. Třemešná, rekonstrukce v. b. žst. Rumburk, rekonstrukce v. b. žst. Batelov, obnova v. b. žst. Kroměříž, oprava v. b. Litice nad Orlicí, byly provedeny stavební úpravy v. b. v žst. Hrochův Týnec, vybudována hala pro techniku Hasičského záchranné služby (HZS) na ONJ Praha, odkanalizování objektů v žst. Liberec, odkanalizování žst. Dolní Lipka a další.

Pro cestující veřejnost byly realizovány a dokončeny čekárny ČD LOUNGE v žst. Brno hl. n. a v žst. Praha-Holešovice.

Ke zlepšení bezbariérové přístupnosti byly provedeny např. úpravy ve v. b. žst. Kroměříž, vybudovány výtahy pro bezbariérové

přístupy na perony, v budově v žst. Brno hl. n. bylo vybudováno bezbariérové WC ve v. b. žst. Zdice.

V rámci akcí na majetku SŽDC byly realizovány např. obnovy zastávek Cebiv, Třemošná u Plzně, Plzeň-Skvrňany, Točník a další akce.

ČD vypracovaly návrh Sborníku prací a výkonů „Vybrané ceny prací při údržbě a opravách železniční dopravní cesty“ část Budovy, který se po schválení SŽDC a SFDI stal platným pro vykazování prací oprav a údržby na budovách SŽDC.

V oblasti informačních systémů byla řešena úprava evidenčního systému budov a inženýrských sítí ESPOS pro evidenci majetku SŽDC.

V oblasti evidence nemovitostí ČD v roce 2006 dle dlouhodobého projektu pokračovala implementace modulu RE SAP R/3. Bylo provedeno propojení evidence místností s evidencí nájemních jednotek. Pokračovaly práce na řešení controllingu nemovitostí v modulu RE SAP.

MODUL SAP R/3 CONTROLLING U DOPRAVNÍ CESTY

Implementace modulu controllingu (CO) probíhá na základě dlouhodobého projektu ve všech produktových vertikálách ČD. Modul SAP R/3 CO customizuje firma ČD-T, s implementací controllingu pomáhají poradenské složky ČD-T a firma Deloitte. Hlavním úkolem oddělení CO dopravní cesty je zajistit fungování controllingu u vertikály dopravní cesty a vazeb na ostatní moduly SAP R/3: FI, FI-SL, AM, RE.

V roce 2006 byly uskutečněny následující etapy implementace controllingu:

- dokončení implementace pořizování kmenových dat,
- stabilizace (aktualizace dokumentů, číselníků, dat, testování dat, ...),

- zúčtování vybraných procesů (zejména vůči RE modulu),
- pilotní zúčtování výkonů u vybrané výkonné jednotky a CO uzávěrka (SDC Praha).

V roce 2007 bude následně pokračovat etapa Rozvinutí zúčtování vybraných výkonů do dalších jednotek, a to zejména s akcentem na potřebu přenosu dat do modulu RE pro controlling nemovitostí. Teprve ukončením této etapy ve II. čtvrtletí 2007 se dosáhne plnohodnotného fungování controllingu. To umožní porovnávat profitabilitu středisek a profitcenter, porovnávat nastavené sazby na typových nákladových střediscích, kontrolovat správné rozúčtování nákladů na jednotlivé objekty a další vyhodnocování.

ŘÍZENÍ PROVOZU DRÁHY A ORGANIZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY

Provozovatel dráhy zajišťuje požadavky provozovatelů drážní osobní i nákladní dopravy. V rámci ČD je zastoupen Odborem řízení provozu a organizování drážní dopravy (O11). Tento musí splňovat podmínky efektivního využití kapacity dráhy, ekonomického využívání všech prostředků a zajištění bezpečnosti provozu.

Řízení provozu má, kromě vlastního organizování provozní práce, i zpětné vazby při provádění kontrolní a analytické činnosti. V roce 2006 bylo pro řízení provozu stanoveno několik úkolů. Prvním úkolem bylo zajistit bezzávadnou přepravu zboží při pokračujícím trendu růstu ekonomiky nejen ve vnitrostátní přepravě, ale především zajistit maximální uspokojení zvýšených požadavků na rozsah mezinárodní dopravy. Druhým úkolem bylo v co největší míře eliminovat dopady výlukové činnosti, která v roce 2006 dosáhla hranice míry únosnosti, na provozní situaci.

Již v přípravě jízdního řádu (JŘ) pro období 2005/2006, který platil od 11. prosince 2005 do 9. prosince 2006, se s těmito aspekty počítalo, protože včasnost dopravy se stává jedním z rozhodujících kritérií. Právě zde se nejvíce projevila rozhodující úloha řízení

provozu dráhy. Od dřívější kvantity se musel provoz dráhy přeměřovat ke kvalitě, a to zejména z důvodu změn v režimu výroby, kde se již pracuje systémem JIT, tzn. bez procesu skladování jde dopravované zboží po procesu přemístění přímo do výrobního cyklu.

Další z priorit bylo zkvalitňování osobní dopravy, zejména mezinárodní. A to by bez kvalitní práce dispečerských aparátů na všech úrovních nebylo zvládnutelné. Byla přijata řada technických, technologických a organizačních opatření k minimalizaci potenciálních zpoždění vlaků. Přes všechna opatření i přes řadu operativních zásahů v určitých případech docházelo k narušení JŘ. Stávalo se to zejména v průběhu zimního období, kdy extrémny počasí znemožňovaly kvalitní plnění ukazatelů JŘ. Dále pak v jarních a letních měsících při enormní výlukové činnosti, která byla díky nepřízni počasí na počátku roku 2006 a nutnosti dodržení stanovených harmonogramů prací kumulována do provozních hrdel, jež razantně zasahovala do kvality plnění JŘ. Nelze opomenout vlivy poruch zabezpečovacího zařízení, závad zařízení dopravní cesty a poruch hnacích a dopravovaných vozidel.

Za I. pololetí 2006 byl celkový jízdní řád splněn na 88,5 %, za II. pololetí 2006 na 86,8 %, celkový jízdní řád za rok 2006 byl splněn na 87,6 %.

Také v uplatňování moderních technologií nezůstalo řízení provozu pozadu. Informování cestující veřejnosti o časové a prostorové poloze vlaků pomocí on-line systému se již u ČD stalo samozřejmostí, kterou všichni brali jako běžnou pomůcku při cestování. I v oblasti zavádění nových technologií zabezpečování jízdy vlaků, při současném snižování počtu zaměstnanců, nezůstávaly ČD pozadu za železnicemi z vyspělých zemí. V posledním čtvrtletí roku 2006 došlo k postupné aktivaci dálkového ovládní zabezpečovacího zařízení z centrálního dispečerského pracoviště v Přerově pro traťový úsek Přerov (mimo)–Břeclav (mimo). Do konce roku 2006 s výhledem do 1. dubna 2007 zůstávají v předmětném



traťovém úseku místně obsluhované železniční stanice Moravský Písek, Bzenec-Přívos a Rohatec.

Dalším úsekem, jenž byl spuštěn do systému dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení, je Kadaň (mimo)–Karlovy Vary (mimo), který byl dán do provozu 22. května 2006. Nelze opomenout ani aktivaci dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení v trati Plzeň hl. n. (mimo)–Žatec-západ (mimo).

Koordinace výlukové činnosti v roce 2006 nebyla v žádném případě jednoduchá. Investor SŽDC zahájil obrovské množství staveb pro optimalizaci, modernizaci tratí a také pro elektrifikaci některých úseků. Nejvýznamnější výluková činnost probíhala v úseku Lanžhot–Břeclav, Dluhonice–Olomouc hl. n., Červenka–Zábřeh na Moravě, Zábřeh na Moravě–Krasíkov, Nové spojení v uzlu Praha, optimalizace uzlu Ústí nad Labem, optimalizace trati Plzeň–Stříbro, optimalizace trati Praha Uhřetěves–Strančice, elektrifikace Opava–východ–Ostrava-Svinov, elektrifikace České Budějovice–České Velenice, rekonstrukce úseku Jihlava–Veselí nad Lužnicí a optimalizace úseku Nezamyslice–Pivín.

Odbor řízení provozu a organizování drážní dopravy (O 11) v rámci svých povinností provozovatele dráhy zajišťoval v roce 2006 služby pro více než 50 dopravců.

V procesu přidělování kapacity dráhy a přidělování tras jsou ČD aktivně zapojeny do evropských aktivit na zlepšení a usnadnění přístupu na infrastrukturu v rámci organizace Rail Net Europe. Jako jedna z prvních železnic v Evropě ČD úspěšně zahájily práci s IS Pathfinder, který zajišťuje datovou výměnu při vytváření ročního JŘ. V oblasti přidělování tras ad-hoc se ČD aktivně podílely na přípravě a zprovoznění 1. etapy IS ISOŘ KADR, jehož cílem je zjednodušit a zprůhlednit jednotlivé činnosti všech zúčastněných

subjektů v oblasti přidělování kapacity infrastruktury a vlakových tras a napomoci optimalizaci využívání kapacity ŽDC.

Významnou aktivitou je spolupráce na projektu ADPV, jehož cílem je zajistit 100% sledování jízdy vlaků s fakturační přesností a vytvořit tak předpoklad pro automatizovanou fakturaci poplatku za užití infrastruktury. Za účelem prohloubení spolupráce jednotlivých komponentů se v loňském roce uskutečnila další etapa rozšiřování aplikace APM Dopravní deník, která společně s GTN na dálkově řízených tratích získává okamžité a přesné informace o aktuálním provozu vlaků.

V oblasti zavádění controllingu na ČD v roce 2006 se O11, představující vrchol produktové vertikály řízení provozu a organizování drážní dopravy, aktivně zapojil do zúčtování provedených posunových výkonů hnacích vozidel, prováděných zaměstnanci produktové vertikály řízení provozu pro konečné příjemce uvedených výkonů, kterými jsou produktové vertikály osobní a nákladní dopravy. V rámci celofiremního projektu úspěšně začal zkušební provoz uzávěrkových prací v controllingu za určenou pilotní jednotku. Dosažené výsledky se zásadně neodchylují od očekávaných hodnot a jsou dobrým předpokladem k zahájení rutinního provozu.

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.

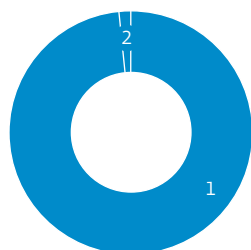
PROVOZOVÁNÍ DRÁHY

↓ UKAZATEL	MĚRNÁ JEDNOTKA	2006	2005 ^{*)}	2004 ^{*)}	INDEX 06/05
Výnosy z provozování dráhy	mil. Kč	11 591	11 418	11 506	1,02
Výsledek hospodaření	mil. Kč	-1 316	-1 273	-750	1,03
Délka udržovaných a provozovaných tratí	km	9 496	9 513	9 511	1,00
– z toho elektrizovaných	km	3 041	2 997	2 982	1,01
– z toho dvou- a vícekolejných	km	1 851	1 868	1 866	0,99
Délka udržovaných kolejí	km	16 049	16 053	16 157	1,00
Vlakové km (všichni dopravci)	tis. vlkm	149 940	147 634	145 857	1,02
Dopravní výkon (všichni dopravci)	mil. hrtnm	52 316	50 068	50 553	1,04
Nápravové km (všichni dopravci)	mil. náprkm	4 329	4 175	4 262	1,04
Počet sledovaných vlaků		5 004 623	4 820 467	4 789 585	1,04
Plnění GVD u sledovaných vlaků ^{**)}	%	87,6	91,7	91,7	0,96
Zpoždění vlaků vyšší kvality	minut/100 vlkm	1,7	2,3	2,1	0,74

^{*)} Finanční údaje samostatného účetního okruhu provozování železniční dopravní cesty za roky 2004 a 2005 jsou auditované v souladu s ustanovením § 10 zákona č. 77/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Finanční údaje za období roku 2006 jsou neauditované.

^{**)} Údaj udává podíl vlaků jedoucích včas v toleranci do pěti minut zpoždění z počtu sledovaných vlaků.

PODÍL DOPRAVCŮ NA VLAKOVÝCH VÝKONECH NA TRATÍCH SMLUVNĚ PROVOZOVANÝCH ČD, a.s.



1	České dráhy, a.s.	99 %	– 148 106 tis. vlkm
2	Ostatní dopravci	1 %	– 1 834 tis. vlkm

HMOTNÝ INVESTIČNÍ MAJETEK ČESKÝCH DRAH, a.s., K 31. 12. 2006

(vybrané položky)

↓ UKAZATEL	MĚRNÁ JEDNOTKA	2006	2005	2004	INDEX 06/05
Kolejová vozidla					
Elektrické lokomotivy stejnosměrné	ks	534	539	541	0,99
Elektrické lokomotivy střídavé	ks	242	242	245	1,00
Elektrické lokomotivy dvousystémové	ks	149	149	148	1,00
Motorové lokomotivy	ks	1 130	1 237	1 347	0,91
Parní lokomotivy	ks	22	22	22	1,00
Motorové vozy	ks	766^{*)}	785	785	0,98
Elektrické motorové jednotky	ks	113	107	100	1,06
Nákladní vozy	ks	33 354^{**)}	34 610	35 023	0,97
Osobní a zavazadlové vozy	ks	4 282	4 425	4 549	0,97
Železniční spodek a svršek					
Stavební délka kolejí celkem	km	573	551	621	1,04
Počet výhybkových jednotek	ks	2 727	2 673	2 801	1,02
Počet mostů	ks	6	6	7	1,00
Celková délka mostů	m	104	104	117	1,00
Sdělovací zařízení					
Počet telefonních ústředen	ks	450	450	450	1,00
– z toho elektronické ústředny	ks	270	270	250	1,00
Dálková kabelizace	km	6 550	6 550	6 550	1,00
– z toho optické kabely	km	2 189	2 189	1 989	1,00
Místní rozhlas	ks	9	8	8	1,13
Nadzemní vedení u tratí	km	1 513	1 513	1 513	1,00

*) Včetně 8 motorových vozů ve zpětném leasingu.

**) Včetně 243 nákladních vozů ve zpětném leasingu.

A young man in a red t-shirt and blue jeans is interacting with a grey self-service kiosk in a modern transit station. He is leaning forward, touching the screen. In the background, other passengers are visible, including two men in suits and a woman with a red headscarf. The station has a high ceiling with large glass panels and structural columns.

Oživujeme na **60** nádraží



OSTATNÍ PODNIKÁNÍ ČD, a.s.

ŽIVÁ NÁDRAŽÍ

České dráhy již několikátým rokem pracují na zásadní revitalizaci významných železničních stanic po celé republice v rámci projektu nazvaného „Živá nádraží“. Revitalizací ČD označují komplexní modernizaci výpravních budov, přednádraží a přilehlých pozemků, které od své výstavby či poslední modernizace morálně zastaraly a neodpovídají současným požadavkům na kulturu cestování. Revitalizovaná nádraží nabídnou zákazníkům ČD nové přepravní služby, moderní a vkusné doplňkové služby cestujícím a důstojné prostředí pro trávení volného času. Výpravní budovy velkých nádraží se po revitalizaci vzhledem a funkcí přiblíží moderním obchodním pasážím vybaveným navíc hotely, autopůjčovnami a službami, které budou vyhledávat i zákazníci železnici nevyužívající. Revitalizovaná nádraží se stanou alternativními městskými centry, která budou mít oproti obchodním pasážím situovaným za okraji měst výhodu centrální městské polohy a přirozený pohyb zákazníků.

Spolupráce s partnery

Záměr Českých drah revitalizovat významná nádraží v ČR je podložen zahraničními zkušenostmi ze zemí se společnými historickými kořeny, jakými jsou Německo a Rakousko, kde investoři o zásadní modernizace nádraží projevují zájem a mnoho železničních stanic bylo již zásadně přestavěno. ČD se rozhodly vyjít ze zahraniční zkušenosti a využít pro revitalizaci nádraží formu podobnou metodě PPP (z angl. Public Private Partnership).

ČD nabízejí soukromým partnerům k revitalizaci svůj nemovitý majetek. Soukromý partner zvolený na základě výběrového řízení zajistí na vlastní náklady formou dlouhodobého pronájmu rozsáhlou modernizaci budov, které slouží cestujícím. Soukromý investor přizpůsobí výpravní budovy a přilehlé okolí současným požadavkům, zrekonstruuje odbavovací haly, vybaví je důstojnými a vkusnými doplňkovými službami pro cestující od služeb obvyklých, jako jsou např. trafiky či rychlá občerstvení, až po služby v současné době považované za nadstandardní, například hotely či kina. Návratnost investice získá soukromý partner z pronájmu komerčních prostor jejich koncovým provozovatelům. Méně častou formu spolupráce se soukromými partnery je založení společného podniku, do kterého ČD vkládají svůj nemovitý majetek a partner přináší investice a zkušenosti s realizací podobných projektů. Garantem kompatibility revitalizačních projektů s provozními potřebami ČD je dceřiná firma ČD Reality a.s. Do projektu Živá nádraží bylo od jeho vzniku zařazeno přibližně 120 nejvýznamnějších železničních stanic z celkového počtu téměř 3 000 nádraží a zastávek. Odhadované náklady na investice do Živých nádraží se pohybují řádově v desítkách miliard korun.

Revitalizační projekty Živých nádraží

Praha hlavní nádraží, Karlovy Vary horní nádraží a Mariánské Lázně jsou pilotními projekty Živých nádraží. Tyto tři železniční stanice byly dlouhodobě pronajaty italské společnosti Grandi Stazioni, která má zkušenosti s revitalizací italských nádraží. U všech tří nádraží se předpokládá zahájení stavebních prací na přelomu let 2006 a 2007.

Masarykovo nádraží v Praze bude revitalizovat společný podnik Masaryk Station Development, a.s. Revitalizační projekt je v sou-

časné době blokován, dokud nebudou sladěny požadavky ČD a městské části na budoucí polohu kolejiště a využití přilehlých drážních pozemků.

Revitalizaci výpravní budovy železniční stanice Praha-Smíchov včetně přeměny bývalého nákladového nádraží v obytnou a administrativní čtvrť zajistí společný podnik Smíchov Station Development, a.s. Celá revitalizace je však podmíněna změnou současného územního plánu, která bude projednávána v letech 2008–2010.

Koordinovat revitalizaci širšího městského centra Ústí nad Labem s rekonstrukcí kolejiště, v návaznosti na revitalizaci výpravní budovy, bude společnost Viamont. SŽDC v současnosti rozsáhle modernizuje železniční uzel Ústí nad Labem. Modernizace zahrnuje kompletní výměnu kolejí, výhybek, rekonstrukci všech tří nástupišť podle evropských parametrů a prodloužení nástupiště třetího na 400 metrů. Současný podchod bude rozšířen z devíti metrů na dvacet sedm pro potřeby výstavby obchodního centra a parkoviště, což investorovi revitalizace výpravní budovy zajistí návratnost vložené investice.

Rozsáhlou revitalizací projde v příštích čtyřech letech také výpravní budova v Havlíčkově Brodě. Město přesunulo do přednádražního prostoru autobusové nádraží, čímž v Havlíčkově Brodě dojde k integraci dopravního systému. Partner Českých drah, společnost AŽD Praha s.r.o., zajistí obnovu výpravní budovy, vybaví odbavovací halu obchůdky, důstojnou restauraci a doplňkovými komerčními službami. Součástí nové odbavovací haly bude i moderní informační a odbavovací centrum.

AŽD Praha s.r.o. byla vybrána také jako partner pro revitalizaci železniční stanice Kolín. V Kolíně bude nejprve opravena odbavovací hala a vybavena moderními službami. V následných etapách

bude revitalizováno také širší okolí výpravní budovy a zracionalizováno využití všech provozních budov v celé železniční stanici.

Servisní organizace města Františkovy Lázně získala do dlouhodobého pronájmu výpravní budovu ve Františkových Lázních. Společnost Lázně Františkovy Lázně a.s. výpravní budovu na vlastní náklady zmodernizuje, aby se stala důstojnou součástí lázeňského města.

V železniční stanici Plzeň hlavní nádraží zajišťuje revitalizaci výpravní budovy v návaznosti na modernizaci železničního uzlu a přiblížení autobusové dopravy dceřiná společnost ČD Reality a.s.

Teplice v Čechách jsou dalším nádražím, pro které byl na základě výběrového řízení zvolen partner. Firma Bostas zrevitalizuje historickou výpravní budovu, při rekonstrukci naváže na právě modernizované kolejiště a nově postavený podchod pod kolejištěm. Nevyužívané nákladové nádraží za kolejištěm se také promění k lepšímu.

V Praze-Holešovicích zodpovídá za revitalizaci společný podnik Centrum Holešovice. V rámci revitalizace je potřeba zmodernizovat a oživit důležité mezinárodní nádraží, které je významným přestupním terminálem mezi autobusovou, železniční a městskou hromadnou dopravou. Samotná výpravní budova projde také významnou přestavbou.

Sdružení společností JLV a M2 Real Estate a.s. bylo vybráno jako partner pro revitalizaci výpravní budovy Pardubice hlavní nádraží. Odbavovací hala projde rozsáhlou modernizací, rozšíří se nabídka doplňkových komerčních služeb. Ve výpravní budově bude obnoven hotel a nádraží bude vybaveno autopůjčovnou. Postupně dojde k modernizaci okolních ploch a ostatních budov nádraží.

Sdružení společností JLV a M2 Real Estate a.s. bylo vybráno jako partner pro revitalizaci výpravní budovy Hradec Králové, jejíž dispoziční uspořádání projde rozsáhlou změnou, rozšíří se nabídka

komerčních služeb, z odbavovací haly budou přemístěny drážní proozy, které přímo neslouží cestujícím.

Sdružení společností EDIKT a.s. a INDES INVEST s.r.o. zajistí modernizace výpravní budovy železniční stanice České Budějovice. Vedle výpravní budovy přizpůsobí dnešním požadavkům také nevyužívané nákladové nádraží a komunikačně napojí drážní budovy na budovaný autobusový terminál.

Malé nádraží Praha-Braník zmodernizuje společnost Kert a vrátí mu jeho původní důstojnost.

Výpravní budovu v Poděbradech včetně okolních drážních pozemků zrevitalizuje v nejbližších letech sdružení společností Con Invest a Bohemia EU.

Nádraží Praha-Krč začlení do okolní zástavby společnost GARDEN DEVELOPMENT, a.s.

O revitalizaci železniční stanice Chomutov se jedná se společností BOSTAS, s.r.o.

MAJETKOVÉ PODNIKÁNÍ

Prodeje nemovitého majetku

V roce 2006 pokračovaly prodeje majetku ČD, který je pro ně zbytný a který nepotřebují ke své hlavní činnosti. Za rok 2006 bylo schváleno k prodeji celkem 264 obchodních případů v celkové částce 440 milionů Kč. Tržby z prodejů nemovitého majetku v roce 2006 byly 561 mil. Kč. Součástí těchto prodejů byl i prodej nemovitého majetku SŽDC v celkové hodnotě 94 mil. Kč. V prodejích zbytného majetku, který mnohdy nákladově zatěžuje ČD, bude společnost pokračovat i v roce 2007.

Pronájmy nemovitého majetku

ČD uzavřely v roce 2006 celkem 11 700 nájemních smluv se sjednanou částkou nájemného ve výši 357 mil. Kč. V porovnání s rokem 2005 zůstalo nasmlouvané nájemné ve stejné výši jako v roce 2005 i přes pokračující prodeje nemovitého majetku ČD, a.s.

V rámci ČD byl koncem roku 2005 zaveden modul Správa nemovitostí (RE) systému SAP R/3, který umožnil plnou integraci všech dat z oblasti nemovitostí do jednoho informačního systému, auditovatelnost oblasti nemovitostí a tím zefektivnění nakládání s nemovitým majetkem ČD. V roce 2006 byl v tomto modulu nasazen controlling nemovitostí, kde se přiřazují skutečné náklady k budovám a byla zahájena evidence prodejů v modulu RE. Součástí modulu RE je nově evidence všech nemovitostí ČD.

MARKETINGOVÉ A KOMUNIKAČNÍ AKTIVITY

Rok 2006 byl z hlediska komunikace Českých drah pokračováním v nastoupeném trendu roku 2005, kdy společnost začala, po příchodu nového vedení, klást důraz na provázání komunikace s podporou svých obchodních aktivit. Nastoupený komunikační přístup lze charakterizovat cílenými a intenzivními aktivitami, jejichž záměrem je prezentovat České dráhy jako dynamickou dopravní společnost poskytující vysokou úroveň svých služeb za dobrou cenu.

HLAVNÍ KOMUNIKAČNÍ KAMPANĚ ČD PRO ROK 2006
SE SOUSTŘEDILY ZEJMÉNA NA TATO TÉMATA:

Produkt SC Pendolino

Po uvedení produktu SC Pendolino v roce 2005 se České dráhy v roce 2006 zaměřily na komplexní komunikační strategii propagace tohoto exkluzivního produktu. České dráhy například odstartovaly unikátní koncept VIP Pendolino, který umožňuje cestujícím spojů SC Pendolino setkávat se přímo na palubě vlaků s nejrůznějšími celebritami a osobnostmi českého i mezinárodního společensko-kulturního a sportovního života (např. s olympionikem Alešem Valentou či hudební skupinou Čechomor). V říjnu roku 2006 vytvořily České dráhy první „artvlak“, když na soupravu rychlovlaku Pendolino s pořadovým číslem 007 byla umístěna velkoplošná portrétové fotografie Richarda Krajčá. Vlak Pendolino si také zahrál v nové bondovce Casino Royal.

Modernizace vozového parku

Komunikační kampaň se zaměřila na prezentaci plánů a aktivit v oblasti modernizace vozového parku Českých drah. Jednalo se zejména o mediální prezentaci nových jednotek pro regionální a místní tratě Regionova (Koncept Regionovou Vaším Krajem) a příměstských pantografových jednotek 471, které získaly obchodní název CityElefant. Kampaně probíhaly na celostátní a zejména regionální úrovni.

Projekt „Živá nádraží“

V roce 2006 pokračovala dlouhodobá komunikační kampaň prezentace projektu revitalizace nádražních objektů Českých drah ve vybraných městech. Celoroční kampaň zahrnovala aktivity na celostátní i regionální úrovni a byla zastřešena zvláštní značkou a logem. Modernizace nádražních objektů zvyšuje úroveň služeb v osobní dopravě a značně zlepšuje mediální obraz ČD.

Tiskové centrum

Další významnou událostí roku 2006 z hlediska komunikace Českých drah bylo spuštění Tiskového centra na internetových stránkách Českých drah. Centrum vzniklo s cílem ještě více usnadnit přístup novinářů k informacím o Českých drahách. Tiskové centrum výrazně rozšířilo dosavadní sekci tiskových zpráv a nabídlo v systematické podobě další informace a podklady týkající se Českých drah, lidí kolem ČD a provozu národního železničního dopravce ČR.

Printové kampaně

V oblasti printových aktivit začaly ČD vydávat například exkluzivní česko-anglický čtvrtletník MOTION. Realizovaly se rovněž tištěné 3D projekty – Romantická železniční mapa, Železniční kvarteta – ČEETA a další. V roce 2006 také pokračovaly stálé projekty – měsíčník GRAND EXPRES, GRAND PENDOLINO či čtvrtletník Bulletin ČD Cargo.

Produktové kampaně

Produktové kampaně se snaží oslovit co nejvíce stávajících, ale i potenciálních zákazníků. Jako příklady kampaní za rok 2006 lze uvést například reklamní kampaně Body pro Vás, Vlakem na výlet, Pendolino SC léto, Pendolino SC plus, eLiška či Vlakem za sněhem.

Veletřhy a výstavy

ČD využívají veletřhy jako prostředek komunikace a informování odborné veřejnosti a zejména prezentace nabízených produktů a služeb. V roce 2006 se ČD účastnily například veletřhů Země živitelka, Zahradka Čech, ITEP 2006, Cestování a sport či TRANSTEK.

VÝZKUM A VÝVOJ

Výzkumná a vývojová činnost ČD je dlouhodobě orientovaná na oblast bezpečnosti, rychlosti, spolehlivosti a dostupnosti železniční dopravy a zároveň na vytváření podmínek pro posílení konkurenceschopnosti železnice vůči ostatním dopravním oborům.

V roce 2006 pokračovaly aktivity podporující širší zapojení železnice do systému dopravní obsluhy jednotlivých krajů. Stále větší pozornost je věnována zapojení železniční dopravy do systému kombinované dopravy a podpoře logistických systémů. Lze předpokládat, že tato orientace bude jedním z dlouhodobých trendů směřování vědy a výzkumu. Dalším takovým trendem je vývoj a implementace moderních systémů dálkově ovládaného zabezpečovacího zařízení.

Úsilí ČD o snižování nákladů se dlouhodobě promítá i do objemu finančních prostředků, které byly na výzkum a vývoj v roce 2006 vynaloženy. ČD se v posledních letech snaží maximálně využívat externí zdroje a zároveň vyhodnocují jednotlivé vývojové směry s ohledem na perspektivu jejich řešení.

Značný objem činnosti týkající se především infrastrukturálních záměrů je dnes již do značné míry realizován ze strany SŽDC. ČD se však aktivně podílí na spolupráci při jejich řešení.

Ve spolupráci se SŽDC se rovněž podařilo získat příspěvek ve výši 1 412 500 Kč ze SFDI na studijní a expertní činnost. Z tohoto příspěvku byly hrazeny následující úkoly:

- technicko-ekonomická studie (TES) Kolejové spojení Orlové s Ostravou systémem vlakotramvaje,
- zapojení systému vleček do železniční sítě ČR,
- vliv závad na přechodnost mostních objektů a bezpečnost drážní dopravy,
- bezpečnost dopravy v železničních tunelech – II. etapa.

Pokračovala účast ČD v programu TANDEM Ministerstva průmyslu a obchodu. S využitím příspěvku z tohoto programu a ve spolupráci s dalšími subjekty se ČD podílely na řešení projektu „Využití vlastností digitálních přenosových sítí pro řízení provozu a zvýšení bezpečnosti na nekoridorových tratích“ a projektu „IDMAIN – Inteligentní diagnostický systém pro kolejová vozidla“.

Z vlastních prostředků vynaložily ČD v roce 2006 na výzkum a vývoj 3,5 mil. Kč.

Stejně jako v minulosti pokračovaly ČD během roku 2006 v oblasti výzkumu a vývoje svými mezinárodními aktivitami. Jejich činnosti byly zaměřeny na individuální členství v mezinárodních řešitelských konsorciích k řešení projektů, organizovaných a spolufinancovaných především v rámci struktur EU obvykle s partnery ze sektoru železniční dopravy a průmyslu, akademických institucí i výzkumných pracovišť. Zaměstnanci organizace pracovali také v rámci bilaterální a vícestranné spolupráce, a to především se železničními společnostmi sousedních zemí. V roce 2006 se Skupina České dráhy spolupodílela na řešení následujících projektů, finančně podporovaných z prostředků „6. rámcového programu EU pro vědu a technologický rozvoj“: EUROPAC, InteGRail, EUDD plus, 2TRAIN, INNOTRACK, RailEnergy, RAILCOM, WIDEM, FELICITAS, EURNEX. V roce 2007 se ČD, a.s., především ve spolupráci s UIC (její koordinační skupinou pro výzkum a s dalšími pracovními skupinami), spolupodílely na přípravě návrhů několika projektů pro 7. rámcový program Evropského společenství pro výzkum, technologický rozvoj a demonstrace.

V oblasti výzkumu a vývoje došlo k prohloubení spolupráce ČD i s dalšími mezinárodními organizacemi (CER, ERA, UNIFE a dalších), pokračovala dlouhodobá vzájemná spolupráce mezi ČD a zástupci akademické půdy a výzkumnými pracovišti.

V roce 2006 se zástupci ČD aktivně účastnili činností souvisejících s problematikou interoperability železničního systému. Dlouhodobý a dalekosáhlý cíl vzájemné bezkolizní propojenosti a spolupráce systémů v mnoha oblastech železničního sektoru zaměstnanci ČD pomáhali naplňovat svou aktivní účastí v mezinárodních komisích pro tvorbu „Technických specifikací interoperability“ (TSI), především v pracovních skupinách organizace AEIF (Evropská asociace pro železniční interoperabilitu). S přípravou a vlastní imple-

mentací TSI na území ČR souvisely i výzkumné a vývojové práce, především v oblasti ochrany životního prostředí, bezpečnosti, telematiky, ale i v mnoha dalších sektorech železničního systému ČR. Tyto úkoly plnili zaměstnanci mateřské organizace i zaměstnanci jejích dceřiných společností.

INFORMATIKA

V roce 2006 pokračoval trend rozvoje IT technologií v osobní dopravě ČD. Byla rozšířena nabídka druhů jízdného a spojů, na které si lze zakoupit jízdenku přes internet (eShop ČD). Pouze v internetovém prodeji lze zakoupit produkt eLiška, umožňující cestování mezi krajskými městy za velmi výhodnou cenu. V projektu In-karta byla úspěšně spuštěna zákaznická etapa. Do konce roku 2006 si některou z aplikací In-gold, In-zákazník, In-junior nebo In-senior objednalo přes 76 tisíc zákazníků. ČD se staly největším vydavatelem dopravních čipových karet v ČR. Dále byl zahájen vývoj nové generace rezervačního systému ARES 3, který umožní komfortnější odbavení cestujících. Také pokračoval trend rozšiřování akceptace platebních karet v osobních pokladnách železničních stanic.

Pokračoval rozvoj jednotlivých modulů systému SAP R/3. V roce 2006 byly splněny řešitelské závazky u celkem dvou modulů (HR – personální část a MM). Se vznikem DPOV, a.s., byl implementován SAP R/3 s moduly FI, AM, FI-SL, MM, PM, HR – personální část, E-bankovníctví. V rámci řešení SAP R/3 modulu RE došlo

k zapracování několika nových funkcionalit nezbytných pro realizaci výsledného controllingu nemovitostí v ČD. Stěžejními jsou zapracování katastru nemovitostí, vytvoření modulů pro nabídku a poptávku k pronájmu a nabídku a poptávku k prodeji.

V oblasti nákladní dopravy a přepravy byla v roce 2006 aplikace Centrální nákladní pokladna (CNP) doplněna o další moduly doplňkových a přepravních služeb a celní agendy. Systém podpory hospodaření s nákladními vozy výpočetní technikou na pracovišti Ústředního dirigování vozů (ÚDIV) v České Třebové, kterým je zajišťováno hospodaření již s většinou nákladních vozů v majetku ČD, byl dále rozšířen o modul dispozice pro nákladní vozy cizích dopravců (DNV). Zprovozněna byla rovněž aplikace Ekonomická výnosnost nákladních vozů (EVNV), která na základě dat získaných z jiných systémů vyhodnocuje vzájemný vztah tržeb, nákladů a výkonů jednotlivých skupin vozů, čímž poskytuje souhrnnou informaci o jejich rentabilitě. Nově byla uvedena do provozu aplikace pro nákladní vlakotvorbu Editor vlakotvorby a spojů v nákladní dopravě (EMAN), jejímž výstupem jsou komplexní podkladová data grafikonu vlakové dopravy využívané dalšími systémy.

V oblasti řízení provozu pokračoval rozvoj webového portálu Provozování dráhy, který vytváří podmínky pro bezpečný přístup uživatelů z hlediska jejich přidělených rolí a přístupových práv a tím zároveň omezuje možnosti zneužití služebních dat neoprávněnými uživateli. O nový tzv. „trasovací modul“, který zkvalitňuje a zrychluje objednání, posouzení a přidělení tras pro vlaky kategorie „ad hoc“, byl rozšířen systém pro podporu prodeje kapacity dráhy – KADR. V železničních stanicích bylo ke konci roku 2006 po výstavbách síťového připojení aktivováno 290 instalací aplikace Dopravní deník a 30 instalací aplikace CDS – SGVD (podpora

zjednodušeného řízení drážní dopravy podle předpisu D3). Tato aplikace by měla nahradit (jak tomu již je u aplikace Dopravní deník) papírově vedenou dopravní dokumentaci s automatickým vysíláním informací o jízdách vlaků, což je zásadní pro odúčtování a kalkulaci výkonů v úloze Archiv dat provozních výkonů (ADPV).

V oblasti provozuschopnosti dopravní cesty byly vyvíjeny a uváděny do provozu informační systémy (IS) na bázi intranetu. Byl zahájen např. ověřovací provoz IS pro evidenci provozního stavu sítě tratí ve vybraných výkonných jednotkách. K významnému kroku v propojení IS ČD a IS veřejné správy došlo v oblasti Přejezdů a přechodů, kde byl do provozu nasazen modul pro výměnu dat mezi IS Přejezdů a přejezdů a Integrovaným systémem Zlínského kraje.

INVESTICE

V souladu s „Podnikatelským plánem Českých drah pro rok 2006“ a celkovou strategií ČD byla hlavní prioritou obnova a modernizace železničních kolejových vozidel jak pro osobní (regionální a dálkovou), tak pro nákladní dopravu.

Strojní investice

V segmentu regionální osobní dopravy byly v roce 2006 realizovány dodávky prvních modernizovaných dvouvozových jednotek řady 814/914 Regionova, řídicích vozů řady 954 a vložených vozů řady 054, které doplnily dříve modernizované motorové vozy řady 854 na ucelené soupravy (854+054+954). Další významnou investiční akcí byla dodávka prvních příměstských elektrických jednotek řady 471 CityElefant v novém designu.

V segmentu dálkové osobní dopravy začaly v roce 2006 dodávky klimatizovaných vozů 1. a 2. třídy a lůžkové vozy, které jsou využívány v mezinárodní dopravě při rychlostech do 200 km/h.

V oblasti nákladní dopravy se v roce 2006 jednalo především o modernizace vozů řady Roos sloužících k přepravě dřeva, modernizace vozů řady Falls a Eas na přepravu uhlí a modernizace vozů řady Kils určených pro přepravu kusových i velkoobjemových balených zásilek nebo zásilek na paletách.

Stavební investice

Další velmi důležitou složkou investiční činnosti ČD jsou akce stavebního charakteru. V roce 2006 byly zahájeny čtyři významné stavební investiční akce. V rámci investičních akcí velkého finančního objemu se jednalo o výstavbu stabilní myčky kolejových vozidel v Praze a výstavbu kontejnerového terminálu v Lovosicích. V rámci investičních akcí menšího finančního objemu se jednalo především o výstavbu vlečky a zřízení nákladíště ve Ždírci nad Doubravou za účelem zvýšení objemu přepravy zboží po železnici a školicího centra v České Třebové, které bude sloužit k odbornému vzdělávání zaměstnanců ČD.

Stavební investice hrazené ze SFDI pro rok 2006 na majetku ČD byly realizovány na základě smlouvy uzavřené mezi SFDI a ČD. Mezi nejvýznamnější ukončené stavby na majetku ČD v roce 2006 patřily výstavba dopravního uzlu Zábřeh na Moravě a elektrizace traťového úseku Ostrava-Svinov–Opava-východ včetně rekonstrukce výpravní budovy a přednádraží žst. Ostrava-Svinov.

Financování

ČD prioritně využívají k financování svých investičních akcí vlastních zdrojů, ale rovněž se snaží využívat dalších mimopodnikových finančních zdrojů. Jednou z nejvýznamnějších možností je financování prostřednictvím úvěrů společnosti EUROFIMA, dalšími využitými možnostmi byly kombinace financování vlastními zdroji ČD se státními dotacemi v rámci programu obnovy vozidel regionální osobní dopravy, Státního programu na podporu úspor energie a využití obnovitelných zdrojů energie v rezortu dopravy pro rok 2006, leasing, dodavatelské úvěry apod. Stále důležitějším zdrojem mimopodnikových finančních prostředků jsou evropské fondy. Z prostředků evropských fondů byly v roce 2006 spolufinancovány následující projekty Skupiny České dráhy: „Zvýšení adaptability a úrovně vzdělání zaměstnanců společnosti ČD, a.s. – oblast Ústecký kraj“ a „Vývoj metodiky komplexního outplacementu velkých podniků jako nástroje pomoci zaměstnancům postiženým restrukturalizací“ (Evropský sociální fond a Státní rozpočet ČR), „Kontejnerový veřejný terminál ČD v žst. Lovosice při Průmyslovém a logistickém centru Lovosice“ a „Rekonstrukce školicího střediska Česká Třebová společnosti České dráhy, a.s.“ (Evropský fond pro regionální rozvoj a Státní rozpočet ČR), „Adriatic – Baltic Landbridge“ a „MONITOR – Hazard Monitoring for Risk Assessment and Risk Communication“ (Interreg IIIB CADSES a Státní rozpočet ČR).



Razantně zvyšujeme
produktivitu práce
→ s **méně** zaměstnanci
více výkonů



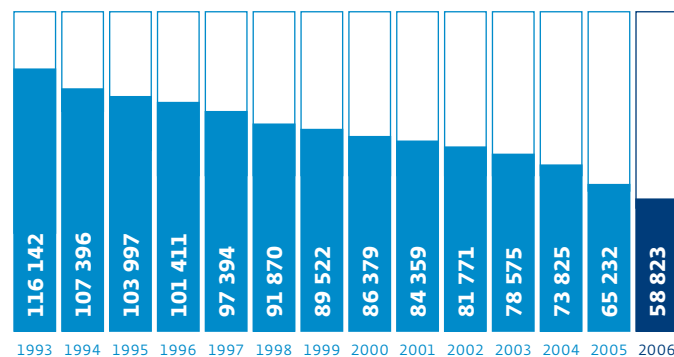
ZAMĚSTNANECKÁ POLITIKA A SOCIÁLNÍ PROGRAM

V roce 2006 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 s vybranými učiteli, středními a vysokými školami při přípravě absolventů – našich budoucích zaměstnanců – zaměřená na omlazení zaměstnanecké základny. ČD mají uzavřeny rámcové dohody o spolupráci s vysokými školami a středními školami. Obsahem smluv je teoretická a praktická příprava, spolupráce na vědeckovýzkumných programech, využívání posledních poznatků vědy a techniky a jejich zavádění do provozní praxe, účast na tvorbě studijních programů a další. Významná je i spolupráce na odborné výchově a celoživotním vzdělávání se zaměřením na realizaci kariérových drah a podíl na zadávání témat bakalářských, diplomových a disertačních prací. 1. června 2006 byl zahájen projekt „Zvýšení adaptability a úrovně vzdělání zaměstnanců společnosti ČD, a.s. – oblast Ústecký kraj“, spolufinancovaný z Evropského sociálního fondu a státního rozpočtu ČR. V souladu s platnou legislativou a ve spolupráci s odborovými orgány jsme zajišťovali oblast bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, zlepšování pracovních a sociálních podmínek zaměstnanců a formou preventivní péče a ozdravných pobytů i oblast zvyšování ochrany zdraví.

Oproti roku 2005 se průměrný evidenční počet zaměstnanců přepočtený na plně zaměstnané snížil o 6 409 osob z 65 232 na 58 823. Fyzický počet zaměstnanců k 31. prosinci 2006 činil 57 246 osob a oproti roku 2005 se snížil o 5 192.

VÝVOJ PRŮMĚRNÉHO EVIDENČNÍHO POČTU ZAMĚSTNANCŮ PŘEPOČTENÝ NA PLNĚ ZAMĚSTNANÉ V LETECH 1993 AŽ 2006^{*)}



^{*)} 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 Českých drah byl i v roce 2006 uplatňován Doprovodný sociální program ČD schválený vládou ČR. 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 2006 dosáhla průměrná mzda ze mzdových nákladů bez ostatních osobních nákladů na Českých drahách, a.s., výše 20 864 Kč. Ve srovnání s rokem 2005 to znamená nominální nárůst o 7,5 %.

V souladu s platnými právními předpisy byl v roce 2006 Sociální fond ČD využíván pro zaměstnance ČD 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. ledna 2006 s platností do konce tohoto roku.

Etický kodex

V roce 2005 byl zpracován etický kodex Českých drah, který představuje souhrn etických principů, norem a požadavků, které jsou zavazující pro zaměstnance. Tento kodex je konkretizací etických hodnot společnosti, jejích 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 přispívaly České dráhy k vytvoření optimálních podmínek pro integraci českého železničního systému do evropských struktur a napomáhaly tak vytvoření podmínek, které jim umožní obstat 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 Společenství evropských železnic (CER), ze kterého se postupem času stává nejvýznamnější mezinárodní železniční organizace. Pro zapojení ČD do činnosti CER byla charakteristická snaha o prosazování vlastních stanovisek v dokumentech celoevropské platnosti. ČD se rovněž daří maximálně využívat aktivní podporu CER při projednávání důležitých otázek, spojených s jejich rozvojem, v pracovních orgánech EU.

V rámci reformovaného UIC ČD poprvé využily možnost zakotvenou ve Statutu UIC a omezily svoji účast v projektech, které nepovažují za přínosné pro svůj rozvoj. UIC se stále více soustřeďuje na tzv. světové aktivity a řadu činností v oblasti interoperability postupně přebírají jiné organizace – ERA a CER.

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

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.

Ochrana životního prostředí

Ochrana životního prostředí je neoddělitelnou součástí provozu železniční dopravy v ČR a je úzce svázána jak s dopravní cestou, tak s provozem kolejových vozidel osobní a nákladní dopravy. V poslední době se stále intenzivněji projevuje i vliv členství ČR v EU, a to postupnou transpozicí nových legislativních opatření EU do českého právního řádu.

Železniční doprava je v posledních letech stále častěji skloňována v souvislosti s pojmy trvale udržitelná mobilita a trvale udržitelný rozvoj. Její nespornou výhodou je zejména menší energetická náročnost ve srovnání s leteckou a silniční dopravou. Vedle intenzivního a často konfliktního rozšiřování silniční a dálniční sítě přináší výstavba moderních železničních tratí podstatně menší zásahy do krajiny a řádově menší zábor půdy; nepopíratelným faktem je i výrazně menší produkce exhalací a nižší úroveň emitované hlučnosti. Pozitivním ukazatelem železniční dopravy je také její výrazně vyšší bezpečnost dosahovaná i za vysokých rychlostí. Základním impulsem k dalšímu rozvoji železniční dopravy a zohlednění popsaných výhod je princip relevantního zpoplatnění užívání silničních komunikací. Do budoucna pak bude třeba nastavit takové parametry, aby byly vytvořeny harmonizované podmínky pro podnikání v silniční i železniční dopravě.

Činnost Českých drah v oblasti ochrany životního prostředí se soustřeďuje do těchto oblastí:

- průběžné plnění povinností v oblasti jednotlivých složek životního prostředí (evidence, ohlašovací povinnost, řešení stížností apod.),
- odstraňování minulých vlivů železnice na životní prostředí včetně snižování zátěže životního prostředí stávajícími zdroji znečištění (úniky nebezpečných látek do životního prostředí, stará hluková zátěž atd.),
- důraz na ochranu životního prostředí u připravovaných projektů.

ČD se snaží snižovat spotřebu vody (v roce 2006 se podařilo sjednotit systém monitoringu pitných a odpadních vod) a redukovat objem emisí škodlivin do ovzduší (v průběhu roku 2006 byl snížen počet středních a technologických zdrojů znečišťování ovzduší, a to i díky probíhající ekologizaci vybraných kotelen). Dále usilují o komplexní sanaci starých ekologických zátěží, zdokonalování havarijních systémů při nakládání s nebezpečnými látkami, ochranu půdy a vody, snižování hlukové zátěže. Aktivním přístupem ČD se zlepšuje péče o zeleň podél železničních tratí. V roce 2006 byl úspěšně nastartován jednotný systém likvidace nebezpečných odpadů.

Díky vnitřnímu účetnímu systému jsou sledovány náklady na ochranu životního prostředí a současně je každoročně zpracováván tzv. vnitřní ekologický audit, jehož výsledky jsou využívány jak pro statistické účely dané legislativou, tak i pro vlastní srovnání a sledování vývoje jednotlivých složek životního prostředí.

Ke zpřesnění evidence v oblasti ochrany ovzduší a odpadového hospodářství napomáhá informační systém v oblasti ochrany životního prostředí založený na SW EisProW. V roce 2006 byla úspěšně spuštěna jeho síťová verze a připravuje se jeho využití i v oblasti vodního hospodářství.

V rámci zavádění systému managementu jakosti je u vybraných segmentů ČD (organizačních složek) zaveden environmentální manažerský systém podle ISO 14001. Z oblasti mezinárodní spolupráce v řešení ekologické problematiky z provozu železniční dopravy nelze opomenout účast ČD na aktivitách UIC (Platforma pro životní prostředí, energii a udržitelný rozvoj) a OSŽD (I. komise pro strategii).

VÝVOJ EMISÍ ŠKODLIVIN DO OVZDUŠÍ Z PROVOZU DRÁŽNÍ DOPRAVY (TUNY)*



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

SPOLEČENSKÁ ODPOVĚDNOST ČESKÝCH DRAH, a. s.

Společenská odpovědnost firem již dávno není pouhým prázdným pojmem, ale stále více se ukazují její reálné pozitivní dopady na podnikání. České dráhy, a. s., jako jeden z největších podnikatelských subjektů v České republice, si tuto skutečnost uvědomují, a proto si dobrovolně stanovují vysoké etické standardy, snaží se co nejvíce omezit negativní dopady na životní prostředí, pěstují pozitivní vztahy se svými zaměstnanci a podporují všechny regiony, ve kterých působí.

Charitativní činnost

České dráhy se angažují v širokém spektru společensky prospěšných činností. Jako příklady lze jmenovat internetovou dražbu obrázků, jejichž autory byly děti z dětských domovů. Projekt nazvaný „Vlak štěstí a naděje“ připravily společnosti České dráhy a Siemens pod patronací Federace dětských domovů ČR. V dražbě bylo nabízeno přes 700 obrázků z 66 dětských domovů. Cílem bylo získání finančních prostředků pro dětské domovy. V roce 2006 putovalo díky dražbě na konta dětských domovů přibližně 70 000 Kč.

Ve spolupráci s Unii železničních zaměstnanců vypravují České dráhy 1. června na Mezinárodní den dětí již tradiční „Vlak plný úsměvů“ pro zdravotně postižené děti. Nejmodernější příměstská jednotka Českých drah s bezbariérovým přístupem (CityElefant) putovala plná dětí z Prahy do Zlína již počtvrté. V roce 2006 se k ní poprvé přidal i moderní motorový vůz na trase Olomouc–Zlín. Pro děti byl ve Zlíně ve spolupráci s Mezinárodním festivalem filmů pro děti a mládež Zlín připraven bohatý celodenní program. Obou vlaků využilo více než 400 dětí.

Další akce Českých drah zaměřená na děti proběhla také 1. června 2006. 40 dětí ze tří dětských domovů mohlo zdarma cestovat na jednodenní výlet do Prahy spojem SC Pendolino. Během cesty byla dětem umožněna také návštěva stanoviště strojvedoucího.

Zřejmě nejvýznamnějším dětským charitativním projektem Českých drah je dlouhodobá spolupráce s Nadačním fondem Plaváček – projekt „Vítr do plachet“. Malým nadaným plaváčkům umožňují České dráhy cestovat po republice na svá vystoupení. Současně plaváčky často hostíme na vlastních prezentačních akcích, kde dostávají často své první příležitosti vystupovat před veřejností nejen ve zpěvu, ale např. i v tanci. Zástupci Českých drah v krajích navíc plní roli kmotrů vybraným nejnadanějším plaváčkům.

Veškeré aktivity Českých drah k dětem zastřešují České dráhy pod logem JUNIOR PROGRAMU s heslem „ČESKÉ DRÁHY DĚTEM“. Patří sem např. i exkurze pro děti (Barevný svět dětí) nebo pravidelná účast na přehlídce volnočasových aktivit – Bambiriáda.

České dráhy rovněž podporují kulturní život, a to zejména v menších městech a obcích. I v roce 2006 putoval po 23 českých a moravských městech kinematovlak. Na tomto projektu spolupracovaly České dráhy s organizátory zlínského Mezinárodního festivalu filmů pro děti a mládež. Během několika týdnů cesty kinematovlaku zdarma zhlédlo projekci populárních českých filmů a pohádek více než 21 000 dětí předškolního a školního věku.

Nejvýznamnějším kulturním projektem, na kterém České dráhy spolupracují, je ovšem galerijní vlak, který provozujeme společně s galerií Leica Gallery Prague. Vlak v roce 2006 s fotografiemi Antonína Kratochvíla zastavil v devíti městech, ve kterých výstavu navštívilo 45 000 návštěvníků. V roce 2005 byla úspěšná spolupráce zahájena výstavou Sebastiaa Salgada, která navštívila 12 českých a 11 slovenských měst a přivítala 63 000 návštěvníků. V roce 2007 vlak vozí po České republice výstavu fotografií Wima Wenderse a jeho ženy Donaty Wenders.

Environmentální politika

Součástí společenské odpovědnosti Českých drah je snaha o minimalizaci přímých i nepřímých vlivů na životní prostředí. Vedení společnosti již dříve vyhlásilo environmentální politiku. Při uplatňování této politiky České dráhy přísně dodržují platnou legislativu ochrany životního prostředí a zahrnují kritéria ochrany životního prostředí do všech svých aktivit. Při svých činnostech předcházejí vzniku znečištění a optimálně využívají všechny přírodní zdroje. Vzhledem k zaměstnancům usilují České dráhy o omezování pracovních rizik a vytvářejí podmínky pro jejich vzdělávání v oblasti ochrany životního prostředí. V neposlední řadě spolupracují České dráhy se svými dodavateli a obchodními partnery na minimalizaci nepřímých vlivů na životní prostředí, které jsou důsledkem společné činnosti.

Zájem o své okolí se v maximální míře odráží ve všech formách naší činnosti, neboť odpovědné podnikání přispívá nejen k dlouhodobému podnikatelskému úspěchu, ale hlavně ke spokojenosti našich zákazníků a společnosti jako celku. Společenská odpovědnost představuje pro České dráhy přirozenou a nedílnou součást podnikové kultury a stylu podnikání.

ZAKLÁDÁNÍ DCEŘINÝCH SPOLEČNOSTÍ ČESKÝCH DRAH, a.s.

V roce 2006 byla dokončena 1. etapa vyčleňování servisních a doplňkových činností, statutárním orgánem byla schválena Pravidla výkonu vlastnických práv společnosti České dráhy, a.s.

V roce 2006 byly založeny a vznikly následující dceřiné společnosti, resp. došlo ke kapitálovým vstupům:

RAILLEX, a.s.

Datum zápisu společnosti do obchodního rejstříku → 17. 6. 2006

Základní kapitál → 2 000 000 Kč

Kapitálová účast → ČD 51 % , SETTO CZ, s.r.o. 49 %

Hlavní předmět činnosti → skladování zboží, manipulace s materiálem a dopravní činnosti

ČD-DUSS Terminál, a.s.

Datum založení společnosti → 13. 12. 2006

Datum zápisu společnosti do obchodního rejstříku → 1. 3. 2007

Základní kapitál → 4 000 000 Kč

Kapitálová účast → ČD 51 % , Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (SRN) 49 %

Hlavní předmět činnosti → provozování kontejnerových překladišť včetně doprovodných služeb

DPOV, a.s.

Datum založení společnosti → 25. 9. 2006

Datum zápisu společnosti do obchodního rejstříku → 1. 1. 2007

Základní kapitál → 330 000 000 Kč

Kapitálová účast → ČD 100 %

Hlavní předmět činnosti → prohlídky, opravy, modernizace a rekonstrukce železničních kolejových vozidel

Koleje Czeskie Sp. z o.o.

Datum zápisu společnosti do obchodního rejstříku → 18. 12. 2006 v Polsku

Základní kapitál → 100 000 PLN

Kapitálová účast → ČD 100 %

Hlavní předmět činnosti → obchodní zastoupení ČD

ČD travel, s.r.o.

Datum zápisu společnosti do obchodního rejstříku → 1. 8. 2005

Zahájení obchodní činnosti samostatné právnické osoby → od 1. 1. 2006

Základní kapitál → 7 500 000 Kč byl navýšen na 14 500 000 Kč dne 10. 10. 2006

Kapitálová účast → ČD 51,7 %, Odborové sdružení železničářů 48,3 %

Hlavní předmět činnosti → cestovní kancelář

Jídelní a lůžkové vozy, a.s.

Datum vstupu ČD do společnosti → 14. 7. 2006

Základní kapitál → 197 278 000 Kč

Kapitálová účast → ČD 38,79 % nákupem akcií 14. 7. 2006

Hlavní předmět činnosti → zajištění kompletního servisu v jídelních, lůžkových a lehátkových vozech pro železniční společnosti

Všechny dceřiné společnosti ČD dosahovaly v letech 2005–2006 lepších hospodářských výsledků, než jakých dosahovaly v rámci ČD jako jejich organizační jednotka či odštěpný závod, což potvrzuje správnost nastaveného procesu – vytváření holdinového uspořádání ČD. Zahájení 2. etapy – vyčlenění jádrového podnikání (nákladní dopravy) do formy dceřiné společnosti ČD Cargo, a.s., se předpokládá ve druhé polovině roku 2007.

ČINNOSTI KONSOLIDOVANÝCH SPOLEČNOSTÍ SKUPINY ČD

Konsolidační celek Skupiny ČD, který tvoří České dráhy, a.s. (mateřská společnost), ČD-Telematika a.s. (dceřiná společnost), Traťová strojní společnost, a.s. (dceřiná společnost), a Výzkumný Ústav Železniční, a.s. (dceřiná společnost), byl vymezen rozhodnutím generálního ředitele ČD ze dne 23. prosince 2005 a od 1. prosince 2006 doplněn o společnost Jídelní a lůžkové vozy, a.s.

ČD-Telematika a.s.

Hlavním předmětem podnikání společnosti ČD-Telematika a.s. je poskytování komplexních ICT řešení. Společnost nabízí telematické služby, provozování, údržbu a servis zařízení IT, služby elektronických komunikací, výstavbu a provoz telekomunikačních sítí, poradenství, systémovou integraci, vývoj a provozování informačních systémů a zpracování a uchování informací.

V souladu s tím, jak široce je vymezen předmět podnikání společnosti, je široké i spektrum produktů a služeb, které společnost nabízí na trhu. Jedná se o produkty a služby z oblastí infrastruktury ICT, elektronické komunikace, IT služeb, telematických aplikací a procesního inženýringu. ČD-Telematika vlastní druhou nejrozsáhlejší optickou síť v České republice. Její aktuální délka je více než 3 500 km. Tato síť je složena převážně ze 72 nebo 36 vláknových optických kabelů. Z toho je přibližně 2 300 km uloženo v zemi a zhruba 1 200 km je zavěšeno na sloupech železniční trase. Optické kabely jsou vyvedeny celkem ve 239 obcích a 157 městských obvodech, přičemž další distribuční body lze rychle zprovoznit na základě požadavků. Společnost v roce 2005 implementovala integrovaný systém managementu (IMS), zahrnující subsystémy řízení jakosti podle ČSN EN ISO 9001:2000 (QMS), řízení dopadů do životního prostředí podle ČSN EN ISO 14001:2004 (EMS) a řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci OHSaS 18001:1999 (SMS). ČD-Telematika v roce 2006 obhájila všechny tři certifikáty. V polovině roku 2007 by měla společnost získat certifikát ISO 27001:2005. Získané certifikáty potvrzují, že ČD-Telematika 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. Společnost nyní splňuje požadavky, které jsou kladeny na uchazeče o rozsáhlé veřejné zakázky vypisované veřejnou správou. Společnost v roce 2006 uzavřela partnerství s nejvýznamnějšími dodavateli ICT produktů a služeb a získala tato partnerství: Oracle Certified Partner, IBM Business Partner, HP Preferred Partner. ČD-Telematika se stala také partnerem dopravní fakulty Univerzity Pardubice a Českého vysokého učení technického v Praze.

Koncem roku společnost snížila základní kapitál o 332,644 mil. Kč na 2 042,105 mil. Kč. České dráhy tak ve společnosti zvýšily svůj podíl na 59 % z původních 51 %. Základní kapitál byl snížen formou úplatného vzetí akcií z oběhu a navýšení majetkové účasti Českých drah, a.s., jako majoritního vlastníka společnosti formou výkupu vlastních akcií od minoritních akcionářů, a to z vlastních zdrojů. Tím byly vytvořeny podmínky pro realizaci předpokládaného následného majetkového vstupu SŽDC, s.o., do společnosti ČD-Telematika v souladu s doporučením Představenstva ovládající společnosti České dráhy, a.s. Sekundárním pozitivním dopadem uvedeného záměru bude stabilizace celé oblasti propojených přenosových sítí využívaných společnostmi ČD-Telematika, České dráhy, a.s., a SŽDC, s.o. Jedním z hlavních úkolů v roce 2006 byla příprava nové střednědobé strategie společnosti s názvem „Strategie 2011“. Tento úkol se povedlo splnit a začátkem roku 2007 bude zahájena její realizace. Cílem nové strategie je získání nových zákazníků mimo holding Českých drah a operátorů elektronických komunikací. Snahou společnosti bude také se více prosadit na zahraničním dopravním a logistickém trhu a využít tak získané know-how v tomto odvětví.

V roce 2006 dosáhla společnost obratu tržeb 1,420 mld. Kč a výsledku hospodaření před zdaněním 36,221 mil. Kč.

Traťová strojná společnost, a.s.

Činnost Traťové strojná společnosti, a.s. (TSS), je zaměřena zejména na práci s traťovými stroji při provádění údržby, modernizace a rekonstrukce železničního svršku a provozování nepravidelné nákladní dopravy zaměřené na přepravu stavebních materiálů. Významně se také podílí na opravách a rekonstrukcích speciálních traťových strojů. TSS poskytuje své služby na železnici pro ČD, a.s., a stavební firmy na území České republiky, ve státech EU i jinde v zahraničí. V roce 2006 to byly práce traťových strojů na železničních tratích Slovenska, Polska a Černé Hory. Po úspěšném roce 2005 byly i cíle roku 2006 zaměřeny především na stabilizaci firmy, zvýšení výkonů a tržeb ve smyslu Podnikatelského plánu, dosažení kladného HV a dokončení procesu vstupu strategického partnera. Na základě smlouvy o upisování akcií mezi TSS a ŽS Brno, a.s., byl nepeněžitý vklad sestávající se ze speciálních strojů, lokomotiv a vozů předán do TSS dne 31. ledna 2006. Peněžitý vklad ve výši 20 mil. Kč byl splacen na účet TSS. Emisní kurs upsaných akcií činil celkem 365 228 000 Kč.

Vstup strategického partnera ŽS Brno, a.s., do TSS byl završen zápisem do obchodního rejstříku dne 15. února 2006. Vedle vkladu přešlo do TSS 32 zaměstnanců od strategického partnera. V roce 2006 došlo k výrazným změnám ve složení statutárního orgánu společnosti s tím, že představenstvo TSS bylo rozšířeno ze tří na pět členů a rekonstruováno. Určitých změn doznala i Dozorčí rada TSS – část byla obměněna vzhledem ke vstupu strategického partnera.

V průběhu roku došlo k založení organizační složky v Černé Hoře a na Slovensku ve smyslu legislativy těchto států. Společnost se historicky poprvé aktivně zúčastnila mezinárodního veletrhu – IAF 2006 v Münsteru. Ve společném stánku pod záštitou Ministerstva průmyslu a obchodu se TSS představila jako silná opravárenská základna i provozovatel kolejové mechanizace. V průběhu roku 2006 bylo rozhodnuto o přestěhování sídla společnosti v nejbližším možném období do areálu TSS v Hradci Králové. Společnost úspěšně obhájila při recertifikovaném auditu systém řízení jakosti dle normy ISO 9001:2000.

V roce 2006 byl zahájen proces odkupu movitého a nemovitého majetku od ČD, a.s., který nebyl předmětem vkladu při vzniku společnosti a do té doby byl využíván formou pronájmu. V závěru roku byl odkoupen movitý majetek v celkové hodnotě cca 60 mil. Kč a jeho pokračování je připravováno i na rok 2007.

V roce 2006 dosáhla TSS výsledku hospodaření před zdaněním 57,4 mil. Kč.

Výzkumný ústav železniční, a.s.

Druhý rok existence společnosti Výzkumný ústav železniční, a.s. (dále jen VUZ), potvrdil, že realizace záměru zakladatele VUZ, společnosti České dráhy, a.s., konstituovat právnickou osobu zabývající se výzkumem, vývojem a zkušebnictvím zejména v oblasti železniční dopravy, v právní formě akciové společnosti a v postavení dceřiné společnosti Českých drah, a.s., byl krokem správným směrem. VUZ úspěšně navázal na dlouhou tradici svých předchůdců, kteří po dobu více než padesáti let budovali instituci, jejíž činnost si na úseku výzkumu, vývoje a zkušebnictví v oblasti železniční dopravy právem získala uznání v tuzemsku i v zahraničí. Díky úspěšnému dovršení snahy o získání statutu autorizované a notifikované osoby, k němuž došlo počátkem roku 2006, může VUZ nabídnout

svým zákazníkům široké portfolio odborných služeb, zejména autorizované činnosti při posuzování shody výrobků, akreditované činnosti spojené se zkoušením a certifikací výrobků a systémů jakosti či expertní činnosti v oblasti železničních systémů a drážní dopravy.

Aktuálním úkolem VUZ, navazujícím na úspěšné završení snahy o získání statutu autorizované osoby, bylo v průběhu roku 2006 rozšiřování portfolia nabízených služeb jak v segmentu certifikací a posuzování shody výrobků a systémů jakosti, tak v nově aplikovaném segmentu posuzování shody prvků a subsystémů v rámci interoperabilního železničního systému. VUZ tak učinil první rozhodné kroky k dosažení cíle stát se respektovanou notifikovanou osobou nejen v prostoru střední Evropy, jejíž autorizace pokrývá všechny významné strukturální subsystémy železniční dopravy.

Na úseku hlavní činnosti, která představuje nosný pilíř činnosti VUZ, znamenalo období roku 2006 vedle realizace řady významných zakázek také intenzivní práci na organizační a materiální přípravě implementace dokonalejší metody řízení hlavní činnosti společnosti – systému projektového řízení, na nějž VUZ přechází s příchodem roku 2007.

Rovněž v roce 2006 se VUZ podílel na významných projektech v oblasti drážní dopravy, jakými jsou například pilotní projekt dálkového řízení dopravy – projekt ETCS, posuzování shody koridorových staveb, kolejových vozidel a jejich součástí. Vedle těchto aktivit se VUZ zapojil do dalších mezinárodních programů 6. rámcového programu EK – EURNEX, EUROPAC, RailEnergy, FELICITAS, INNOTRACK, WIDEM.

V závěru roku byla úspěšně dokončena rekonstrukce části Železničního zkušebního okruhu v Cerhenicích u Velimi a 13. prosince 2006 byl zrekonstruovaný úsek slavnostně otevřen. Výsledkem

rekonstrukce je zlepšení podmínek pro testování kolejových vozidel v areálu Zkušebního centra VUZ Velim a také rozšíření sortimentu nabízených služeb zejména díky zvyšování maximální provozní rychlosti na 210 km/h. Po provedení dalších investičních úprav, především zlepšení parametrů trakčního vedení plánovaných na rok 2007, dojde k dalšímu posílení pozice Zkušebního centra Velim jako unikátního zařízení pro testování železničních vozidel na evropské úrovni.

Společnost VUZ vytvořila za rok 2006 zisk před zdaněním ve výši 8,9 mil. Kč, tzn. splnění plánem stanoveného hospodářského výsledku na 104,89 %.

Jídelní a lůžkové vozy, a.s.

Společnost Jídelní a lůžkové vozy, a.s. (JLV), je významnou evropskou společností v oblasti ubytovacích a stravovacích služeb v železniční osobní dopravě. Společnost poskytuje gastronomické a maloobchodní služby a catering. Vedle ČD společnost JLV spolupracuje s firmou CityNightLine (Curych) a DB Autozug (Dortmund). JLV rozšiřuje své aktivity i mimo železniční provoz.

Společnost JLV vytvořila za rok 2006 zisk před zdaněním ve výši 17,0 mil. Kč při obratu tržeb 271,8 mil. Kč.



INVESTIČNÍ ČINNOST (MIL. KČ)

	2006	2005	2004	2003	INDEX 06/05
Investice celkem	5 772,5	6 098,3	5 484,0	2 683,1	0,95
– z toho osobní doprava	3 199,4	3 174,9	2 488,8	1 081,6	1,01
– z toho nákladní doprava	397,0	485,4	289,5	4,7	0,82
– z toho infrastruktura	2 073,2	1 573,8	2 581,0	1 191,3	1,32
– z toho ostatní	102,9	864,2	124,7	405,5	0,12
Investiční dotace	571,5	443,9	1 149,6	1 053,3	1,29
Vlastní investice	5 201,0	5 654,4	4 334,4	1 629,8	0,92

INVESTIČNÍ ČINNOST ČD

Plán použití zdrojů na pořízení dlouhodobého majetku (investic) vycházel ze schváleného Podnikatelského plánu Českých drah pro rok 2006 a byl stanoven ve výši 4 293,7 mil. Kč, z toho cizí zdroje 3 144,8 mil. Kč.

Z celkového plánu cizích zdrojů na investice pro rok 2006 byl stanoven plán SFDI ve výši 399,3 mil. Kč. Uvedené investiční prostředky určené na obnovu a modernizaci majetku Českých drah byly poskytnuty na základě smlouvy uzavřené mezi SFDI, SŽDC a ČD. Plán úvěrů ve výši 1 825,2 mil. Kč byl určen na úhradu nových a modernizovaných kolejových vozidel pro osobní a nákladní dopravu. Celkově byly investice čerpány ve výši 5 772,5 mil. Kč, což činilo 134,4 % ročního plánu.

ROZVAHA

V období od 31. prosince 2005 do 31. prosince 2006 se hodnota dlouhodobého majetku ČD zvýšila o 2,05 mld. Kč a dosáhla 43,74 mld. Kč, tj. 83 % z celkových aktiv. Oběžná aktiva ČD tvořená zásobami, pohledávkami a krátkodobým finančním majetkem se v období od 31. prosince 2005 do 31. prosince 2006 zvýšila o 0,9 mld. Kč na hodnotu 9,13 mld. Kč, tj. 17 % z celkových

aktiv. Hodnota vlastního kapitálu ČD se v účetním období snížila o 0,7 mld. Kč na 36,4 mld. Kč, tj. 69 % z celkových pasiv. Základní kapitál ČD činil 20,00 mld. Kč, tj. 38 % z celkových pasiv. Cizí zdroje se ve sledovaném období zvýšily o 3,6 mld. Kč na 16,3 mld. Kč, tj. 31 % z celkových pasiv.

VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY

Výsledek hospodaření ČD za rok 2006 byl dosažen při celkových tržbách a výnosech 48 052 mil. Kč a při celkových nákladech 48 501 mil. Kč včetně účetních odpisů 2 544 mil. Kč. Oproti podnikatelskému plánu bylo dosaženo vyšších tržeb a výnosů o 3 345 mil. Kč, tj. plnění dosáhlo 107,5 %. Celkové náklady se oproti podnikatelskému plánu zvýšily o 3 175 mil. Kč, tj. skutečnost činila 107,0 % plánu.

FINANCOVÁNÍ ČESKÝCH DRAH

Financování ČD bylo zajišťováno z prostředků získaných vlastní činností, z dotací určených na úhradu prokazatelné ztráty ze závazků veřejné služby, z dotací pro investiční výstavbu, provozování železniční dopravní cesty, její provozuschopnosti a moderni-

zace a rozvoje ve veřejném zájmu, z úvěrů garantovaných státem a z fondů EU.

Příspěvek na ztrátu dopravce z provozu veřejné osobní drážní dopravy, úhrada prokazatelné ztráty ze žakovského jízdného, doprovodný sociální program a podpora obnovy vozidel pro regionální osobní dopravu byly ČD poskytovány ze státního rozpočtu prostřednictvím kapitoly 327 Ministerstva dopravy ČR a z rozpočtů jednotlivých krajů na základě uzavřených smluv.

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

SYSTÉM ŘÍZENÍ RIZIK ČD

ČD sledují a vyhodnocují všechna významná podnikatelská rizika, zejména rizika cenová, kreditní a riziko likvidity.

Cenové riziko

Cenová rizika v oblasti osobní dopravy ohrožovala tok finanční hotovosti v roce 2006 v omezené míře. Výnosy byly zabezpečeny převážně na základě platných smluv o závazku veřejné služby s krajskými úřady. Rovněž byla průběžně čerpána rozpočtová kapitola Ministerstva dopravy, a to i v období, kdy ještě nebyla uzavřena smlouva o závazku veřejné služby na zajištění dopravních potřeb státu. Přepravené od cestujících a zahraničních železničních podniků bylo průběžně inkasováno v plné výši. Mimořádné přepravy byly realizovány až po uhrazení zálohy. Riziko z podnikání nesou ČD u nedofinancovaného plnění závazku veřejné služby, kde rozdíl mezi smluvně zajištěnou úhradou od krajů

a státu a vykalkulovanou ztrátou ČD musel být profinancován z vlastních zdrojů společnosti. Z účasti v Integrovaném dopravním systému (IDS) vyplývá riziko ze skutečnosti, že při zásadní změně objemu cestujících v železniční dopravě zjištěné na základě přepravního průzkumu nebudou finanční vztahy upraveny úměrně ke změně objemu cestujících. Smlouva o závazku veřejné služby se státem byla podepsána v červenci 2006 a s krajskými úřady v měsících prosinec 2005 až duben 2006. Závazkem základní dopravní obslužnosti bylo kryto státem 23 % výkonů, krajskými úřady 77 %.

Cenová politika v oblasti nákladní dopravy a přepravy ČD musela být v roce 2006 přizpůsobena sílícímu tlaku konkurenčních dopravců – v případě ucelených vlaků soukromých železničních dopravců, v případě jednotlivých zásilek silničních dopravců. Ceny pro rok 2006 byly stabilizovány a ve všech možných případech i zvýšeny. Došlo však ke snížení přepravní vzdálenosti. Pokračoval částečný přechod od zákaznických tarifů ke smlouvám o ceně za přepravu včetně smluv víceletých.

Pořizování nových železničních kolejových vozidel a jejich rekonstrukce a modernizace včetně zajištění jejich financování z externích finančních zdrojů jsou v podmínkách ČD obvykle nadlimitními zakázkami a podléhají režimu platného zákona o zadávání veřejných zakázek, jehož využití zároveň vede k optimalizaci jejich cen.

Pro rekonstrukce a opravy kolejových vozidel jsou dále využívány opotřeбенé, ale opravitelné díly (např. dvojkolí, podvozky) z vozů navržených k likvidaci, čímž dochází ke snížení jejich cen.

Kreditní riziko

Pohledávky a závazky jsou v pravidelném týdenním intervalu průběžně sledovány podle jednotlivých firem a délky prodloužení se zvláštním zřetelem na pohledávky nad 60 dnů po splatnosti.

Vývojem pohledávek po splatnosti se každý měsíc zabývá komise pod vedením ředitele odboru finančního.

K vymáhání obtížně dobytých pohledávek začaly ČD v roce 2006 využívat externí právní kancelář.

Ke zlepšení likvidity a ke snižování pohledávek a závazků využívají ČD aktivně politiku zápočtů vzájemných pohledávek a závazků se zvláštním zřetelem na pohledávky nad 60 dnů splatnosti.

Zálohy poskytnuté dodavatelům jsou ve vybraných případech kryty bankovními zárukami.

Riziko likvidity

Vývoj likvidity společnosti a tok hotovosti je pravidelně každý týden hodnocen „Finanční komisí“ zřízenou na úrovni ředitele finančního odboru. Případné výkyvy ve finančních tocích společnosti jsou řešeny prostřednictvím kontokorentního rámce na běžném účtu.

Pro krátkodobé zhodnocení finančních prostředků uložených na běžných účtech ČD využívají evidenční cash pooling a krátkodobé úložky příjmů z přepravy na termínovaný vklad.

Společnost má uzavřeno pojištění odpovědnosti dopravce za škodu vzniklou v souvislosti s provozem drážní dopravy na celostátních a regionálních drahách.

V oblasti měnových rizik byly zajišťovací deriváty v roce 2006 využívány v omezeném rozsahu. Jejich širší využití není v nejbližší době plánováno, a to z následujících důvodů:

Jako nástroj k zajištění proti kurzovému riziku je dlouhodobě používán tzv. přirozený hedging. Pravidelné měsíční příjmy ČD v cizí měně (zejména v EUR) se konvertují do domácí měny až po úhradě veškerých výdajů v EUR v daném měsíci včetně cizoměnové dlu-

hové služby. Vzhledem k měsíčnímu finančnímu objemu konverzí EUR/CZK je s bankou uzavřena zvláštní dohoda zajišťující použití co nejpříznivějšího kurzu dostupného v daném čase. V roce 2006 byl podíl EUR výdajů na EUR příjmech cca 10,5 %. Lze předpokládat, že v dalších letech se tento podíl bude zvyšovat vlivem zahájení splácení investičních úvěrů a leasingu vedených v EUR.

K zajišťování úrokového rizika přistupují ČD velmi konzervativně, protože všechny stávající investiční úvěry a jim podobné cizí finanční zdroje (např. finanční prostředky poskytnuté Evropskou společností pro financování železničních kolejových vozidel EURO-FIMA) 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 EURIBOR Ministerstvo financí České republiky jako ručitel zajištění úrokových ani kurzových rizik nepožadovalo. Úrokové sazby jsou konstruovány na plovoucí bázi EURIBOR + marže.

Plánované nástroje řízení rizik ČD v roce 2007 a následujících

V dalším období budou ČD dále využívat výše popsané nástroje, zejména přirozený hedging a pravidelné sledování vývoje likvidity ve vztahu k vývoji pohledávek a závazků.

Vzhledem k výraznému zlepšení práce s pohledávkami po splatnosti nad 60 dnů u jednotlivých účtujících jednotek bude v roce 2007 věnována zvýšená pozornost pohledávkám po splatnosti nad 30 dnů. ČD rovněž budou ve vybraných případech využívat jak postupování rizikových pohledávek zájemcům obchodujícím s pohledávkami, tak služby externí právní kanceláře k vymáhání obtížně dobytých pohledávek.

očekávaný vývoj, cíle a záměry

Dosavadní vývoj ČD 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 evropském kontextu.

Rozvoj společnosti, který je vymezen v dokumentu Strategický rozvoj Českých drah, je primárně orientován na efektivní vnitřní fungování samotné firmy. Dosavadní vývoj je 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 konkurenci s sebou přináší neopomenutelná rizika, současně však znamená pro ČD i podstatné příležitosti (zvýšení poptávky po přepravě, možnost vstupu na lukrativní zahraniční trhy). ČD hodlají v tomto konkurenčním boji uspět a stát se respektovanou dopravní společností v rámci evropského dopravního prostoru.

ČD realizují podnikání na dopravním trhu s rozvinutým konkurenčním prostředím. Trh nákladní a osobní dopravy je charakteristický velmi silnou „neželezniční“ konkurencí. Železniční trh nákladní dopravy je vedle ČD obsluhován od roku 1995 významnou skupinou třetích dopravců, jejichž konkurenční síla se postupně

zvýšuje. Dále je český železniční trh od 1. května 2004 otevřen nejen domácí drážní konkurenci, ale v mezinárodní nákladní dopravě i držitelům licence k provozování železniční nákladní dopravy z kteréhokoli členského státu Evropské unie (s přístupem na vybranou síť tratí celostátní dráhy).

Další otevírání železničního trhu v České republice by mělo probíhat koordinovaně s vývojem v ostatních členských státech Evropské unie. Záměrem EU je postupné 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. Od roku 2006 je otevřena veškerá železniční síť v EU konkurenci v mezinárodní nákladní dopravě a od roku 2007 dochází k úplnému otevření železničního nákladního trhu (spočívající ve zpřístupnění trhu vnitrostátní nákladní dopravy konkurenci z jiných členských států). V případě železniční osobní dopravy pokračuje EU v diskuzích o otevření trhu nejprve v oblasti mezinárodní dopravy, a to v horizontu roku 2010.

Podnikání v osobní dopravě má dva základní segmenty – dálkovou a regionální osobní dopravou. 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. ČD hodlají podnikání v tomto segmentu postavit na spolupráci s objednateli veřejných služeb – kraji. Je záměrem orientovat strategii ČD na přiblížení nabízených produktů co nejlíže zákazníkovi – objednateli veřejné služby, potažmo cestujícím.

Rozvojový záměr na trhu nákladní dopravy je orientován na transformaci podnikatelských aktivit do dceřiné společnosti ČD Cargo. Tím bude vytvořen potřebný prostor pro potřebné formy kooperace s partnerskými subjekty především v mezinárodní přepravě.

Nákladní dopravu je potřebné chápat jako komplexní službu mezi místem výroby a spotřeby – na přepravě samotné pak mnohdy

kooperuje i více subjektů. Obchodní nabídka tak bude orientována na poskytování komplexních služeb zákazníkům s posílením intermodality dopravy. Úspěšně završená certifikace systému managementu kvality dle norem ISO pro vybrané činnosti povede k posílení pozice na trhu.

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. při dodržení transparentnosti nediskriminace vůči ostatním dopravcům.

Vnitrofiremní rozvoj ČD bude orientován na podporu uvedených skutečností – organizační rozvoj, rozvoj IT technologií či další vývoj vnitropodnikové ekonomiky bude připravován i realizován v souladu s obchodními a strategickými záměry s důrazem na další posílení transparentnosti.

základní kapitál, cenné papíry, akcionáři

ZÁKLADNÍ KAPITÁL

Výše upsaného základního kapitálu

Výše základního kapitálu ČD, a.s., činí 20 000 000 000 Kč a je zcela splacena. 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 pověřenými zaměstnanci ministerstva dopravy a po jednom vládou písemně pověřenými zaměstnanci Ministerstva financí, Ministerstva obrany, Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva pro místní rozvoj.

ŘÍDICÍ VÝBOR ČD, a.s., K 31. 12. 2006

Ing. Ondřej Jašek

PŘEDSEDA ŘÍDICÍHO VÝBORU; 1. NÁMĚSTEK MINISTRA DOPRAVY ČR

Pověřený činností a jmenován předsedou Usnesením vlády ČR č. 1168 ze dne 11. 10. 2006

Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D.

MÍSTOPŘEDSEDA ŘÍDICÍHO VÝBORU; NÁMĚSTEK MINISTRA DOPRAVY ČR

Pověřený činností a jmenován místopředsedou Usnesením vlády ČR č. 1096 ze dne 6. 11. 2002

Ing. Bohumil Haase

ČLEN ŘÍDICÍHO VÝBORU; ŘEDITEL KANCELÁŘE MINISTRA OBRANY ČR

Pověřený Usnesením vlády ČR č. 1168 ze dne 11. 10. 2006

Ing. Miroslav Kalous

ČLEN ŘÍDICÍHO VÝBORU; NÁMĚSTEK MINISTRA PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR

Pověřený Usnesením vlády ČR č. 1168 ze dne 11. 10. 2006

Mgr. Petr Polák

ČLEN ŘÍDICÍHO VÝBORU; ŘEDITEL KABINETU MINISTRA PRŮMYSLU A OBCHODU ČR

Pověřený Usnesením vlády ČR č. 1168 ze dne 11. 10. 2006

JUDr. Pavel Škvára, MBA

ČLEN ŘÍDICÍHO VÝBORU; NÁMĚSTEK MINISTRA DOPRAVY ČR

Pověřený Usnesením vlády ČR č. 1168 ze dne 11. 10. 2006

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. 1168 ze dne 11. 10. 2006 bylo zrušeno pověření k činnosti v řídicím výboru pro Ing. Jiřího Havlíčka, JUDr. Jaroslava Krále, CSc., JUDr. Jaroslava Souška, RNDr. Pavla Štalmacha, MBA, a Ing. Antonína Tesaříka.

V roce 2006 se dozorčí rada akciové společnosti České dráhy, a.s., sešla celkem na 10 řádných zasedáních, na která byli průběžně dle potřeby přizváni hosté, zejména pak členové představenstva v čele s generálním ředitelem společnosti 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 v souladu s čl. 47 Statutů společnosti představenstvu řadu předchozích souhlasů, a to zejména k prodeji a nákupu přesně specifikovaných nemovitostí, k uzavření nájemní smlouvy se společností AŽD Praha s.r.o., která zvítězila ve výběrovém řízení na partnera pro přípravu, realizaci a rozvoj lokality Havlíčkův Brod, k vyhlášení výběrového řízení na modernizaci 120 železničních nákladních vozů řady Eas, k prodeji 100 zrušených hnacích vozidel z majetku ČD, a.s., za účelem fyzické likvidace společnosti SD Obchodní společnost s.r.o. Brno, s prodejem kolejnic a trakčního vedení určených k fyzické likvidaci formou obchodní veřejné soutěže a k vyhlášení obchodní veřejné soutěže o nejhodnější návrh na uzavření kupní smlouvy na prodej kolejnic a měděného trakčního vedení.

Současně dozorčí rada udělila předchozí souhlas k navýšení úvěrového rámce v Komerční bance, a.s., až do výše 900 mil. Kč, a taktéž k navýšení úvěrového rámce v Československé obchodní bance, a.s., do výše 780 mil. Kč.

Dále pak dozorčí rada mimo jiné udělila představenstvu předchozí souhlas s vyhlášením veřejné soutěže na údržbu a servis telekomunikační infrastruktury Českých drah, a.s., k zadání veřejné zakázky v otevřeném zadávacím řízení na dodávku silové elektrické energie pro České dráhy, a.s., na rok 2007, k prodeji majetku Českých drah, a.s., a k nákupu majetku SŽDC, s.o., k uzavření

prováděcích smluv k projektu „Řešení lokality Praha-Masarykovo nádraží“, k řešení revitalizace objektu vlastní výpravní budovy nádraží formou dlouhodobého pronájmu na 30 let, k zahájení jednání o formě budoucí spolupráce s vítězem výběrového řízení na partnera pro přípravu, realizaci a rozvoj lokality Pardubice hlavní nádraží a Hradec Králové hlavní nádraží, společností Jídelní a lůžkové vozy, a.s., a s firmou M2 Real Estate a.s. k vyhlášení veřejné obchodní soutěže na modernizaci 26 jednotek řady 814 v třídílném provedení, k nákupu listinných akcií společnosti Pražský projekt, a.s., s vyhlášení zadávacího řízení na provedení auditu a zabezpečení poradenské, konzultační činnosti v účetním období let 2007–2009 a následným uzavřením smlouvy s vybraným uchazečem a k uzavření Dohody o spolupráci v přípravě a následné realizaci projektu „Multifunkční dopravní terminál Bezručovo náměstí Česká Třebová“ a následné účasti společnosti na přípravě a realizaci tohoto projektu.

Dozorčí rada taktéž udělila předchozí souhlas k vyhlášení výběrového řízení na pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem drážní dopravy na celostátních drahách v roce 2007, po jehož ukončení udělila souhlas s uzavřením pojistné smlouvy s vybraným uchazečem, a to s Českou pojišťovnou a.s. Rovněž tak udělila souhlas k vyhlášení výběrového řízení na zajištění odprodeje 500 nákladních vozů řady Eas za cenu dle soudního odhadu, přičemž si vymínila před uzavřením smlouvy s vybraným uchazečem předložit její návrh na jednání dozorčí rady. Následně na svém zasedání udělila souhlas k uzavření smlouvy na odprodej 500 nákladních vozů řady Eas s vybraným uchazečem, a to společností Čechofracht a.s., s výhradou, že do dané smlouvy budou zapracovány připomínky jednotlivých členů dozorčí rady (zvýšení smluvní pokuty až na trojnásobek oproti navrhovanému znění apod.). Taktéž dozorčí rada udělila předchozí souhlas

k vyhlášení veřejné zakázky o nejvhodnější návrh na dodávky lehkého topného oleje v souladu s příslušnými ustanoveními zák. č. 137/2006 Sb., v platném znění, na smluvní období tří let, přičemž do komise pro výběr a hodnocení nabídek delegovala své dva členy (Ing. Františka Vašíčka a Ing. Jaromíra Duška). V neposlední řadě dozorčí rada vyslovila svůj předchozí souhlas k prodloužení doby trvání rámcových smluv s jednotlivými síťovými operátory na dobu 25 let a k uzavírání nájemních smluv se síťovými operátory na dobu delší než 5 let, a to v souladu s návratností investice.

Dozorčí rada dále na svém zasedání uložila představenstvu ve vybraných lokalitách postupně realizovat prodej bytových domů s pěti a více bytovými jednotkami, a to přímým prodejem právníckým osobám, tj. bytovým družstvům vzniklým z dosavadních nájemníků.

Zvláštní pozornost dozorčí rada věnovala „Zprávě o výsledcích hospodaření a Inteligentnímu reportingu Českých drah, a.s., za rok 2005“, kterou v závěru vzala s připomínkami na vědomí. Současně se také průběžně zabývala hospodářskými výsledky společnosti za jednotlivé etapy roku 2006. Rovněž byla průběžně informována o čerpání úvěrů poskytnutých společností EUROFI-MA. Řádně několikrát projednávala financování prostřednictvím těchto úvěrů, přičemž v rámci těchto jednání udělila představenstvu předchozí souhlas k přijetí úvěru ve výši 30 mil. EUR. Dozorčí rada rovněž s jistými výhradami po řádném projednání vzala na vědomí zprávu o provedení personálního auditu a „Výsledky a doporučení forenzního auditu týkajícího se nakládání s majetkem Českých drah, a.s.“ Svou pozornost dozorčí rada také věnovala mediální práci společnosti.

Dozorčí rada se dále zabývala souhrnem opatření k minimalizaci účetní ztráty ČD, a.s., v roce 2006. V rámci této problematiky dozorčí rada vzala na vědomí usnesení vlády ČR č. 638 ze dne 24. května 2006, na základě kterého došlo k navýšení úhrady ztráty dopravce z provozu veřejné drážní osobní dopravy ze strany státu o 300 mil. Kč. Ztotožnila se s argumentací představenstva společnosti k hledání dalšího řešení posílení úhrady ztráty dopravce z provozu veřejné drážní osobní dopravy a posílení úhrady řízení provozu na dopravní cestě. Současně požádala řídicí výbor o podporu řešení dané situace ve smyslu příslušného usnesení dozorčí rady ze dne 6. června 2006.

Dozorčí rada rovněž přezkoumala a doporučila řídicímu výboru ke schválení zprávu o podnikatelské činnosti společnosti a o stavu jejího majetku včetně zprávy o zúčtování prostředků z veřejných rozpočtů a řádnou účetní závěrku za rok 2005 s návrhem na úhradu ztráty společnosti s tím, že ztráta za rok 2005 bude převedena do bilance roku 2006 a bude uhrazena ze zisků příštích let a návrhem převodu části emisního ážia do sociálního fondu. Také řádně přezkoumala a doporučila řídicímu výboru ke schválení konsolidovanou účetní závěrku za rok 2005 a rovněž tak i schválení účetní závěrky samostatných účetních okruhů stanovených zák. č. 77/2002 Sb.

Značnou pozornost na svých pravidelných zasedáních věnovala Podnikatelskému plánu na rok 2007, který po mnoha připomínkách schválila. Mezi její zásadní připomínky mimo jiné patřila nutnost v Podnikatelském plánu zohlednit řešení otázky osobní dopravy přesahující kraj, přičemž shodně konstatovala, že se nelze smířit se současným stavem objednávání a financování spojů pouze na hranice krajů. Dále se shodla na tom, že jízdní řád je tím znehodnocen a je nutno hledat systémové řešení ze strany koordinátora veřejné dopravy regionální a celostátní, totéž je však

dle předsvědčení dozorčí rady nutné učinit při řešení přeshraniční mezinárodní dopravy, kdy kraje odmítají financovat úseky z poslední stanice na hranice státu. Co se týče chystané masivní podpory investic v období 2007–2013 z fondů EU do infrastruktury, dozorčí rada byla toho názoru, že je nutné bezpodmínečně zajistit projednávání s Českými drahami, a.s., neboť nelze připustit investice do stavby „za každou cenu“ bez ohledu na možnosti nutného dopadu do provozu.

Dozorčí radou byla taktéž několikrát projednávána otázka majetkového podnikání společnosti. V rámci této problematiky byla průběžně zhodnocována efektivnost majetkového podnikání Českých drah, a.s., včetně hodnocení hospodářských výsledků dceřiných společností a společných podniků.

Po řádném projednání a přezkoumání dozorčí rada společnosti vzala na vědomí projekt založení dceřiné společnosti DPOV, a.s., včetně návrhu smlouvy o vkladu části podniku určeného pro založení společnosti DPOV, a.s., a udělila představenstvu předchozí souhlas s vkladem části podniku Českých drah, a.s., do nově zakládané společnosti DVOP, a.s., ve výši 342 672 000 Kč

V neposlední řadě dozorčí rada obrátila svou pozornost na záměr představenstva společnosti na založení dceřiné společnosti Českých drah, a.s. – ČD Cargo, a.s. Po náležitém zvážení tohoto záměru dozorčí rada nakonec projekt představenstva společnosti vzala na vědomí, přičemž vyjádřila důvodnou obavu, že tento krok by mohl vést k částečné likvidaci osobní dopravy. Vyvolá to nutnost, vážně se s plnou odpovědností zabývat systémem financování prokazatelné ztráty ze závazku veřejné služby v železniční osobní dopravě s následným systémovým řešením. Osobní doprava je doposud částečně financována ze zisků nákladní dopravy. Poukázala na skutečnost, že pokud by stát nebyl schopen zafinancovat osobní dopravu, mohlo by to mít za následek porušení

sociálního smíru, neboť to může vést i k likvidaci pracovních míst. Na svém posledním zasedání v roce 2006 dozorčí rada k tomuto záměru projednala informaci o aktuálním stavu přípravy založení dceřiné společnosti ČD Cargo, a.s., s doporučením o doplnění předloženého materiálu o ekonomické dopady na společnost, zejména pak, jak bude finančně zajištěna mateřská společnost.

Spolu s představenstvem společnosti se dozorčí rada taktéž zúčastnila kontrolního dne ve ŠKODA TRANSPORTATION s.r.o., kde byla obeznamována s postupem zahájení výroby zakázky ČD, a.s., na dodávku 20 třísystemových lokomotiv řady 380.

V neposlední řadě se dozorčí rada na svých zasedáních pravidelně zabývala projektem „Živá nádraží“. Závěrem dozorčí rada společnosti konstatuje, že v rámci své kontrolní činnosti v roce 2006 neshledala žádná porušení právních předpisů a Stanov společnosti, a to jak ze strany vrcholného vedení společnosti, jejího představenstva nebo pověřených řídicích pracovníků.



Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D.

PŘEDSEDA DOZORČÍ RADY ČESKÝCH DRAH, a.s.





zpráva nezávislého auditora

PRO AKCIONÁŘE SPOLEČNOSTI ČESKÉ DRÁHY, a. s.

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

ZPRÁVA O ÚČETNÍ ZÁVĚRCE

Na základě provedeného auditu jsme dne 7. května 2007 vydali k účetní závěrce, která je součástí této výroční zprávy na stranách 125 až 164, zprávu následujícího znění:

„Ověřili jsme přiloženou účetní závěrku společnosti České dráhy, a. s., tj. rozvahu k 31. prosinci 2006, výkaz zisku a ztráty, přehled o změnách vlastního kapitálu a přehled o peněžních tocích za rok končící k tomuto datu a přílohu této účetní závěrky včetně popisu použitých významných účetních metod.

Odpovědnost statutárního orgánu účetní jednotky za účetní závěrku

Za sestavení a věrné zobrazení účetní závěrky v souladu s českými účetními předpisy odpovídá statutární orgán společnosti. Součástí této odpovědnosti je navrhnout, zavést a zajistit vnitřní kontroly nad sestavováním a věrným zobrazením účetní závěrky tak, aby neobsahovala významné nesprávnosti způsobené podvodem nebo chybou, zvolit a uplatňovat vhodné účetní metody a provádět dané situaci přiměřené účetní odhady.

Odpovědnost auditora

Naší úlohou je vydat na základě provedeného auditu výrok k této účetní závěrce. Audit jsme provedli v souladu se zákonem o auditorech a Mezinárodními auditorskými standardy a souvisejícími aplikačními doložkami Komory auditorů České republiky. V souladu s těmito předpisy jsme povinni dodržovat etické normy a naplánovat a provést audit tak, abychom získali přiměřenou jistotu, že účetní závěrka neobsahuje významné nesprávnosti.

Audit zahrnuje provedení auditorských postupů, jejichž cílem je získat důkazní informace o částkách a skutečnostech uvedených v účetní závěrce. Výběr auditorských postupů závisí na úsudku auditora včetně posouzení rizik, že účetní závěrka obsahuje významné nesprávnosti způsobené podvodem nebo chybou. Při posuzování těchto rizik auditor přihlédne k vnitřním kontrolám, které jsou relevantní pro sestavení a věrné zobrazení účetní závěrky. Cílem posouzení vnitřních kontrol je navrhnout vhodné auditorské postupy, nikoli vyjádřit se k účinnosti vnitřních kontrol. Audit též zahrnuje posouzení vhodnosti použitých účetních metod, přiměřenosti účetních odhadů provedených vedením i posouzení celkové prezentace účetní závěrky.

Domníváme se, že získané důkazní informace tvoří dostatečný a vhodný základ pro vyjádření našeho výroku.

Výrok auditora

Podle našeho názoru účetní závěrka podává věrný a poctivý obraz finanční pozice společnosti České dráhy, a. s., k 31. prosinci 2006 a nákladů, výnosů a výsledku jejího hospodaření a peněžních toků za rok končící k tomuto datu v souladu s českými účetními předpisy.“

ZPRÁVA O KONSOLIDOVANÉ ÚČETNÍ ZÁVĚRCE

Na základě provedení auditu jsme dne 27. června 2007 vydali k účetní závěrce, která je součástí této výroční zprávy na stranách 81 až 123, zprávu následujícího znění:

„Ověřili jsme přiloženou konsolidovanou účetní závěrku konsolidačního celku společnosti České dráhy, a.s., tj. rozvahu k 31. prosinci 2006, výkaz zisku a ztráty, přehled o změnách vlastního kapitálu a přehled o peněžních tocích za rok končící k tomuto datu a přílohu této účetní závěrky včetně popisu použitých významných účetních metod.

Odpovědnost statutárního orgánu účetní jednotky za účetní závěrku

Za sestavení a věrné zobrazení účetní závěrky v souladu s českými účetními předpisy odpovídá statutární orgán společnosti. Součástí této odpovědnosti je navrhnout, zavést a zajistit vnitřní kontroly nad sestavováním a věrným zobrazením účetní závěrky tak, aby neobsahovala významné nesprávnosti způsobené podvodem nebo chybou, zvolit a uplatňovat vhodné účetní metody a provádět dané situaci přiměřené účetní odhady.

Odpovědnost auditora

Naší úlohou je vydat na základě provedení auditu výrok k této účetní závěrce. Audit jsme provedli v souladu se zákonem o auditorech a Mezinárodními auditorskými standardy a souvisejícími aplikačními doložkami Komory auditorů České republiky. V souladu s těmito předpisy jsme povinni dodržovat etické normy a naplánovat a provést audit tak, abychom získali přiměřenou jistotu, že účetní závěrka neobsahuje významné nesprávnosti.

Audit zahrnuje provedení auditorských postupů, jejichž cílem je získat důkazní informace o částkách a skutečnostech uvedených v účetní závěrce. Výběr auditorských postupů závisí na úsudku auditora včetně posouzení rizik, že účetní závěrka obsahuje významné nesprávnosti způsobené podvodem nebo chybou. Při posuzování těchto rizik auditor přihlédne k vnitřním kontrolám, které jsou relevantní pro sestavení a věrné zobrazení účetní závěrky. Cílem posouzení vnitřních kontrol je navrhnout vhodné auditorské postupy, nikoli vyjádřit se k účinnosti vnitřních kontrol. Audit též zahrnuje posouzení vhodnosti použitých účetních metod, přiměřenosti účetních odhadů provedených vedením i posouzení celkové prezentace účetní závěrky.

Domníváme se, že získané důkazní informace tvoří dostatečný a vhodný základ pro vyjádření našeho výroku.

Výrok auditora

Podle našeho názoru konsolidovaná účetní závěrka podává věrný a poctivý obraz finanční pozice konsolidačního celku společnosti České dráhy, a.s., k 31. prosinci 2006 a nákladů, výnosů a výsledku jeho hospodaření a peněžních toků za rok končící k tomuto datu v souladu s českými účetními předpisy.“

ZPRÁVA O ZPRÁVĚ 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 2006. Názor společnosti zakládající toto rozhodnutí představenstva společnosti je součástí výroční zprávy.

ZPRÁVA O VÝROČNÍ ZPRÁVĚ

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

Ověření jsme provedli v souladu s 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 27. července 2007

AUDITORSKÁ SPOLEČNOST:
Deloitte Audit s.r.o.
Osvědčení č. 79

ODPOVĚDNÝ AUDITOR:
Václav Loubek
osvědčení č. 2037

ZASTOUPENÁ:
Václav Loubek
pověřený zaměstnanec

konsolidovaná účetní závěrka ČD, a.s.

080 → 081

KONSOLIDOVANÁ ÚČETNÍ ZÁVĚRKA K 31. PROSINCI 2006

Název společnosti	České dráhy, a.s.
Sídlo	Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, 110 15
Právní forma	akciová společnost
IČ	70 99 42 26

Součástí konsolidované účetní závěrky:

Konsolidovaná rozvaha

Konsolidovaný výkaz zisku a ztráty

Konsolidovaný přehled o změnách vlastního kapitálu

Konsolidovaný přehled o peněžních tocích

Příloha ke konsolidované účetní závěrce

Konsolidovaná účetní závěrka byla sestavena dne 27. 6. 2007

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 31. 12. → V TISÍCÍCH Kč	2006	2005
	AKTIVA CELKEM	54 403 626	51 069 261
B.	Dlouhodobý majetek	44 366 536	42 221 574
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	702 905	514 127
B.I.1.	Zřizovací výdaje	854	1 093
B.I.2.	Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	107	
B.I.3.	Software	75 144	29 909
B.I.4.	Ocenitelná práva	233 081	242 898
B.I.6.	Jiný dlouhodobý nehmotný majetek	99	
B.I.7.	Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	393 620	240 227
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek	43 351 968	41 408 816
B.II.1.	Pozemky	7 213 116	7 451 394
B.II.2.	Stavby	12 051 833	11 449 185
B.II.3.	Samostatné movité věci a soubory movitých věcí	21 611 954	16 088 051
B.II.6.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek	4 140	4 140
B.II.7.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	818 014	4 712 878
B.II.8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	1 645 174	1 694 847
B.II.9.	Oceňovací rozdíl k nabytému majetku	7 737	8 321
B.III.	Dlouhodobý finanční majetek	343 067	353 022
B.III.1.	Podíly v ovládaných a řízených osobách	57 473	51 956
B.III.2.	Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	10 357	5 829
B.III.3.	Ostatní dlouhodobé cenné papíry a podíly	275 237	275 237
B.III.6.	Pořizovaný dlouhodobý finanční majetek		20 000
IV.	Konsolidační rozdíly	-140 554	-54 391
2.	Záporný konsolidační rozdíl	-140 554	-54 391
V.	Cenné papíry a podíly v ekvivalenci	109 150	
C.	Oběžná aktiva	9 895 670	8 731 637
C.I.	Zásoby	1 893 031	1 936 511
C.I.1.	Materiál	1 776 746	1 891 397
C.I.2.	Nedokončená výroba a polotovary	104 388	16 024
C.I.4.	Zvířata	3	3
C.I.5.	Zboží	10 681	6 549
C.I.6.	Poskytnuté zálohy na zásoby	1 213	22 538
C.II.	Dlouhodobé pohledávky	31 741	52 596
C.II.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	291	27
C.II.5.	Dlouhodobé poskytnuté zálohy	6 437	4 081
C.II.7.	Jiné pohledávky	25 013	23 702
C.II.8.	Odložená daňová pohledávka		24 786
C.III.	Krátkodobé pohledávky	5 685 341	4 718 421
C.III.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	3 622 163	3 143 947
C.III.6.	Stát – daňové pohledávky	132 711	26 856
C.III.7.	Krátkodobé poskytnuté zálohy	330 566	245 261
C.III.8.	Dohadné účty aktivní	1 554 421	1 263 329
C.III.9.	Jiné pohledávky	45 480	39 028
C.IV.	Krátkodobý finanční majetek	2 285 557	2 024 110
C.IV.1.	Peníze	105 031	84 178
C.IV.2.	Účty v bankách	2 028 418	1 937 824
C.IV.3.	Krátkodobé cenné papíry a podíly	152 108	2 108
D. I.	Časové rozlišení	141 420	116 050
D.I.1.	Náklady příštích období	99 951	113 749
D.I.2.	Komplexní náklady příštích období	62	62
D.I.3.	Příjmy příštích období	41 407	2 239

↓	K 31. 12. → V TISÍCÍCH Kč	2006	2005
	PASIVA CELKEM	54 403 626	51 069 261
A.	Vlastní kapitál	35 702 841	36 542 779
A.I.	Základní kapitál	20 000 000	20 000 000
A.I.1.	Základní kapitál	20 000 000	20 000 000
A.II.	Kapitálové fondy	15 904 174	18 418 782
A.II.1.	Emisní ážio	16 733 236	19 172 917
A.II.2.	Ostatní kapitálové fondy	-843 987	-764 996
A.II.3.	Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků	14 925	10 861
A.III.	Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku	296 810	253 196
A.III.1.	Zákonný rezervní fond/Nedělitelný fond	988	
A.III.2.	Statutární a ostatní fondy	295 822	253 196
A.IV.	Výsledek hospodaření minulých let	-53 186	-1 542 005
A.IV.2.	Neuhrazená ztráta minulých let	-53 186	-1 542 005
A.V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	-445 146	-587 183
1.	Výsledek hospodaření běžného účetního období	-447 517	-587 383
2.	Podíl na výsledku hospodaření v ekvivalenci	2 371	200
A.VI.	Konsolidační rezervní fond	189	-11
B.	Cizí zdroje	16 701 563	12 969 180
B.I.	Rezervy	160 467	134 224
B.I.1.	Rezervy podle zvláštních právních předpisů	14 462	
B.I.4.	Ostatní rezervy	146 005	134 224
B.II.	Dlouhodobé závazky	4 698 074	3 269 266
B.II.5.	Dlouhodobé přijaté zálohy	271 194	18 319
B.II.9.	Jiné závazky	4 296 613	3 250 947
B.II.10.	Odložený daňový závazek	130 267	
B.III.	Krátkodobé závazky	8 895 175	7 534 625
B.III.1.	Závazky z obchodních vztahů	5 156 020	3 772 797
B.III.5.	Závazky k zaměstnancům	1 145 104	1 262 231
B.III.6.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	583 778	603 545
B.III.7.	Stát – daňové závazky a dotace	264 035	275 053
B.III.8.	Krátkodobé přijaté zálohy	425 076	339 167
B.III.10.	Dohadné účty pasivní	1 320 493	1 164 815
B.III.11.	Jiné závazky	669	117 017
B.IV.	Bankovní úvěry a výpomoci	2 947 847	2 031 065
B.IV.1.	Bankovní úvěry dlouhodobé	1 972 248	1 422 839
B.IV.2.	Krátkodobé bankovní úvěry	975 599	608 226
C. I.	Časové rozlišení	391 909	341 748
C.I.1.	Výdaje příštích období	129 073	102 275
C.I.2.	Výnosy příštích období	262 836	239 473
D.I.	Menšinový vlastní kapitál	1 607 313	1 215 554
D.I.1.	Menšinový základní kapitál	1 528 627	1 163 627
D.I.2.	Menšinové kapitálové fondy	312	338
D.I.3.	Menšinové ziskové fondy včetně nerozd. zisku min. let	26 710	-13 755
D.I.4.	Menšinový výsledek hospodaření běžného účetního období	51 664	65 344

KONSOLIDOVANÝ VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY V DRUHOVÉM ČLENĚNÍ

↓	K 31. 12. → v TISÍCÍCH KČ	2006	2005
I.	Tržby za prodej zboží	207 456	162 213
A.	Náklady vynaložené na prodané zboží	152 679	131 196
+	Obchodní marže	54 777	31 017
II.	Výkony	38 375 993	35 805 864
II.1.	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	37 613 980	35 458 747
II.2.	Změna stavu zásob vlastní činnosti	94 188	-815
II.3.	Aktivace	667 825	347 932
B.	Výkonová spotřeba	22 671 413	19 879 993
B.1.	Spotřeba materiálu a energie	7 585 277	7 076 300
B.2.	Služby	15 086 136	12 803 693
+	Přidaná hodnota	15 759 357	15 956 888
C.	Osobní náklady	22 194 019	22 776 569
C.1.	Mzdové náklady	16 070 355	16 635 533
C.2.	Odměny členům orgánů společnosti a družstva	8 640	4 077
C.3.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	5 357 485	5 490 302
C.4.	Sociální náklady	757 539	646 657
D.	Daně a poplatky	77 111	96 944
E.	Odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	2 789 874	2 587 191
KR.	Zúčtování záporného konsolidačního rozdílu	7 784	3 120
III.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu	1 738 177	1 011 182
III.1.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	1 337 992	766 747
III.2.	Tržby z prodeje materiálu	400 185	244 435
F.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku a materiálu	1 049 796	592 186
F.1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	796 656	390 494
F.2.	Prodaný materiál	253 140	201 692
G.	Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti a komplexních nákladů příštích období	-266 817	-317 912
IV.	Ostatní provozní výnosy	8 389 763	8 575 060
H.	Ostatní provozní náklady	578 107	525 668
*	Provozní výsledek hospodaření	-527 009	-714 397
VI.	Tržby z prodeje cenných papírů a podílů	49 980	35 914
J.	Prodané cenné papíry a podíly	31 352	6 240
VII.	Výnosy z dlouhodobého finančního majetku	3 966	3 955
VII.3.	Výnosy z ostatního dlouhodobého finančního majetku	3 966	3 955
VIII.	Výnosy z krátkodobého finančního majetku	431	
X.	Výnosové úroky	17 869	10 956
N.	Nákladové úroky	126 899	27 020
XI.	Ostatní finanční výnosy	480 570	473 945
O.	Ostatní finanční náklady	269 476	284 962
*	Finanční výsledek hospodaření	125 089	206 548
Q.	Daň z příjmů za běžnou činnost	95 544	14 495
Q.1.	- splatná	22 514	10 862
Q.2.	- odložená	73 030	3 633
**	Výsledek hospodaření za běžnou činnost	-497 464	-522 344
XIII.	Mimořádné výnosy	112 658	1 237
R.	Mimořádné náklady	11 047	1 228
S.	Daň z příjmů z mimořádné činnosti	-	4
S.1.	- splatná	-	4
°	Mimořádný výsledek hospodaření	101 611	5
**	Konsolidovaný výsledek hospodaření bez ekvivalence	-395 853	-522 339
	Konsolidovaný výsledek hospodaření bez menšin	-447 517	-587 383
	Menšinový výsledek hospodaření	51 664	65 044
**	Výsledek hospodaření v ekvivalenci	2 371	501
	Podíl na výsledku hospodaření v ekvivalenci bez menšin	2 371	200
	Menšinový podíl na výsledku hospodaření v ekvivalenci	-	301
	Výsledek hospodaření za účetní období (+/-)	-393 482	-521 838
**°	Výsledek hospodaření za účetní období bez menšinových podílů (+/-)	-445 146	-587 183

KONSOLIDOVANÝ PŘEHLED O ZMĚNÁCH VLASTNÍHO KAPITÁLU

	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
V TISÍCÍCH Kč										
↓ K 31. 12. 2004	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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
↓ K 31. 12. 2005	20 000 000	19 172 917	-764 996	10 861	253 196	-11	-1 542 005	-587 383	200	36 542 779
Úhrada ztráty za roky 2003–2005 na vrub emisního ážia	-	-2 135 933	-	-	-	-	1 546 139	589 794	-	-
Rozdělení výsledku hospodaření ostatní	-	-	-	-	6 628	200	-4 217	-2 411	-200	-
Tvorba sociálního fondu na vrub emisního ážia	-	-303 864	-	-	303 864	-	-	-	-	-
Tvorba sociálního fondu – ostatní	-	-	-	-	18 322	-	-	-	-	18 322
Čerpání sociálního fondu	-	-	-	-	-285 187	-	-	-	-	-285 187
Přecenění dlouhodobého finančního majetku	-	-	-	4 064	-	-	-	-	-	4 064
Výsledek hospodaření za běžné období	-	-	-	-	-	-	-	-447 517	2 371	-445 146
Ostatní	-	-	-78 991	-	-	-	-	-	-	-78 991
Dopad vstupu OHL ŽS do TSS	-	116	-	-	-13	-	-13 487	-	-	-13 384
Dopad zaúčtování odložené daně z vkladu OHL ŽS do TSS	-	-	-	-	-	-	-39 616	-	-	-39 616
Menšinový výsledek hospodaření běžného účetního období	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
↓ K 31. 12. 2006	20 000 000	16 733 236	-843 987	14 925	296 810	189	-53 186	-447 517	2 371	35 702 841

KONSOLIDOVANÝ PŘEHLED O ZMĚNÁCH VLASTNÍHO KAPITÁLU

	Menšinový základní kapitál	Menšinové kapitálové fondy	Menšinové fondy ze zisku vč. nerozd. zisku a neuhr. ztráty minulých let	Menšinový výsledek hospodaření běžného účetního období	Menšinový vlastní kapitál celkem
↓ K 31. 12. 2006 → V TIS. Kč	-	-	-	-	-
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
↓ K 31. 12. 2005 → V TIS. Kč	1 163 627	338	-13 755	65 344	1 215 554
Úhrada ztráty za roky 2003–2005 na vrub emisního ážia	-	-	65 344	-65 344	-
Rozdělení výsledku hospodaření ostatní	-	-	-	-	-
Tvorba sociálního fondu na vrub emisního ážia	-	-	-	-	-
Tvorba sociálního fondu – ostatní	-	-	-	-	-
Čerpání sociálního fondu	-	-	-304	-	-304
Přecenění dlouhodobého finančního majetku	-	200	-	-	200
Výsledek hospodaření za běžné období	-	-	-	-	-
Ostatní	-	-338	-	-	-338
Dopad vstupu OHL ŽS do TSS	365 000	112	13 487	-	378 599
Dopad zaúčtování odložené daně z vkladu OHL ŽS do TSS	-	-	-38 062	-	-38 062
Menšinový výsledek hospodaření běžného účetního období	-	-	-	51 664	51 664
↓ K 31. 12. 2006 → V TIS. Kč	1 528 627	312	26 710	51 664	1 607 313

KONSOLIDOVANÝ PŘEHLED O PENĚŽNÍCH TOCÍCH (CASH FLOW)

↓	K 31. 12. → V TISÍCÍCH Kč	2006	2005
P.	Počáteční stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	2 024 110	2 111 980
	Peněžní toky z hlavní výdělečné činnosti (provozní činnost)		
Z.	Výsledek hospodaření za běžnou činnost před zdaněním	-399 549	-507 348
A.1.	Úpravy o nepeněžní operace	2 088 683	1 914 059
A.1.1.	Odpisy stálých aktiv a odpis konsolidačních rozdílů	2 803 639	2 586 088
A.1.2.	Změna stavu opravných položek a rezerv	-266 817	-308 136
A.1.3.	Zisk (ztráta) z prodeje stálých aktiv	-560 016	-405 927
A.1.4.	Výnosy z dividend a podílů na zisku	-3 966	
A.1.5.	Nákladové a výnosové úroky	109 030	16 064
A.1.6.	Opravy o ostatní nepeněžní operace	6 813	25 970
A.^o	Čistý provozní peněžní tok před změnami pracovního kapitálu	1 689 134	1 406 711
A.2.	Změna stavu pracovního kapitálu	653 007	171 846
A.2.1.	Změna stavu pohledávek a časového rozlišení aktiv	-981 948	46 571
A.2.2.	Změna stavu závazků a časového rozlišení pasiv	1 561 772	228 584
A.2.3.	Změna stavu zásob	73 183	-103 310
A.^{oo}	Čistý provozní peněžní tok před zdaněním a mimořádnými položkami	2 342 141	1 578 556
A.3.	Vyplacené úroky	-95 747	-27 020
A.4.	Přijaté úroky	17 869	10 956
A.5.	Zaplacená daň z příjmů za běžnou činnost	-22 514	-
A.6.	Příjmy a výdaje spojené s mimořádnými účetními případy	101 611	5
A.7.	Přijaté dividendy a podíly na zisku	3 966	-
A.^{ooo}	Čistý peněžní tok z provozní činnosti	2 347 326	1 562 497
	Peněžní toky z investiční činnosti		
B.1.	Výdaje spojené s nabytím stálých aktiv	-5 416 829	-4 959 181
B.2.	Příjmy z prodeje stálých aktiv	1 358 130	802 661
B.4.	Peněžní toky z nákupu podniku nebo jeho části	-	19 408
B.5.	Peněžní toky z vkladu menšinového akcionáře do dceřiného podniku	20 000	
B.^{ooo}	Čistý peněžní tok z investiční činnosti	-4 038 699	-4 137 112
	Peněžní toky z finančních činností		
C.1.	Změna stavu závazků z financování	2 219 221	2 626 187
C.2.	Dopady změn vlastního kapitálu	-266 401	-139 442
C.2.3.	Peněžní dary, dotace a příspěvky do soc. fondu	18 786	11 488
C.2.5.	Přímé platby na vrub fondů	-285 187	-150 930
C.^{ooo}	Čistý peněžní tok z finanční činnosti	1 952 820	2 486 745
F.	Čistá změna peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	261 447	-87 870
R.	Konečný stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	2 285 557	2 024 110

PŘÍLOHA KONSOLIDOVANÉ ÚČETNÍ ZÁVĚRKY ČD, a.s.
OBSAH

1.	Obecné informace	89	5.	Doplňující údaje k rozvaze a výkazu zisku a ztráty	105
1.1.	Obecné informace	89	5.1.	Dlouhodobý nehmotný majetek	105
1.2.	Předmět činnosti	89	5.2.	Dlouhodobý hmotný majetek	106
1.3.	Organizační struktura mateřské společnosti	89	5.2.1.	<i>Majetek daný do zástavy</i>	107
1.4.	Orgány mateřské společnosti	90	5.2.2.	<i>Dlouhodobý hmotný majetek neuvedený v rozvaze</i>	107
1.5.	Založení a vznik mateřské společnosti	91	5.2.3.	<i>Investiční dotace</i>	108
2.	Vymezení konsolidačního celku (dále též Skupina)	92	5.2.4.	<i>Majetek ve finančním pronájmu</i>	108
2.1.	Dceřiné společnosti	94	5.2.5.	<i>Zisky a ztráty z titulu prodeje zásob a dlouhodobého majetku mezi jednotkami konsolidačního celku</i>	108
2.2.	Přidružené společnosti	94	5.3.	Dlouhodobý finanční majetek	109
3.	Účetní metody a obecné účetní zásady	95	5.3.1.	<i>Podíly v ovládaných a řízených osobách</i>	109
3.1.	Rozsah konsolidace a způsob provedení konsolidace	95	5.3.2.	<i>Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem</i>	110
3.2.	Postup provedení konsolidace plné	96	5.3.3.	<i>Ostatní dlouhodobé cenné papíry a podíly</i>	111
3.2.1.	<i>Charakteristika plné metody konsolidace</i>	96	5.4.	Zásoby	111
3.2.2.	<i>Etapy konsolidace plnou metodou</i>	96	5.5.	Krátkodobé pohledávky	112
3.3.	Konsolidace ekvivalenční metodou	98	5.5.1.	<i>Pohledávky z obchodních vztahů</i>	112
3.3.1.	<i>Charakteristika konsolidace ekvivalenční metodou</i>	98	5.5.2.	<i>Daňové pohledávky</i>	112
4.	Přehled významných účetních pravidel a postupů	99	5.5.3.	<i>Poskytnuté zálohy</i>	112
4.1.	Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	99	5.6.	Dohadné účty aktivní	112
4.2.	Dlouhodobý finanční majetek	100	5.7.	Vlastní kapitál	112
4.3.	Zásoby	100	5.8.	Rezervy	113
4.4.	Pohledávky	100	5.9.	Jiné závazky – dlouhodobé	113
4.5.	Závazky	101	5.10.	Krátkodobé závazky	114
4.6.	Úvěry	101	5.10.1.	<i>Závazky z obchodních vztahů</i>	114
4.7.	Vlastní kapitál	101	5.10.2.	<i>Daňové závazky a dotace</i>	114
4.8.	Rezervy	101	5.10.3.	<i>Přijaté zálohy</i>	114
4.9.	Transakce v cizích měnách	102	5.11.	Dohadné účty pasivní	114
4.10.	Finanční leasing	102	5.12.	Bankovní úvěry	115
4.11.	Daně z příjmů	102	5.13.	Daň z příjmu	115
4.11.1.	<i>Splatná daň</i>	102	5.13.1.	<i>Splatná daň</i>	115
4.11.2.	<i>Odložená daň</i>	102	5.13.2.	<i>Odložená daň</i>	116
4.12.	Snížení hodnoty	102	5.14.	Časové rozlišení pasiv	116
4.13.	Smluvní pokuty a úroky z prodlení	103	5.15.	Tržby za vlastní výkony a služby	117
4.14.	Finanční deriváty	103	5.16.	Spotřebované nákupy	117
4.15.	Státní dotace a úhrady závazků veřejné služby ze státního rozpočtu a rozpočtů krajů	103	5.17.	Služby	118
4.16.	Výnosy	103	5.18.	Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti	118
4.17.	Použití odhadů	103	5.19.	Ostatní provozní výnosy	119
4.18.	Mimořádné náklady a mimořádné výnosy	103	5.20.	Ostatní provozní náklady	119
4.19.	Změny v účetních odhadech	104	5.21.	Ostatní finanční výnosy a náklady	119
4.20.	Změny v účetních metodách	104	5.22.	Mimořádné výnosy a náklady	119
4.21.	Přehled o peněžních tocích	104	6.	Zaměstnanci, vedení skupiny a statutární orgány	120
			7.	Podmíněné a další neuvedené závazky v účetnictví	121
			8.	Další informace	122
			8.1.	Významné faktory ovlivňující činnost skupiny	122
			8.2.	Vztahy se SŽDC	122
			8.3.	Události po datu konsolidované účetní závěrky	123

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 mateřské společnosti je Praha 1, Nábř. L. Svobody 1222/12.

Mateřská společnost má základní kapitál ve výši 20 000 000 000 Kč.

Konsolidovaná účetní závěrka mateřské společnosti je sestavena k 31. 12. 2006.

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 mateřské společnosti, nýbrž je ve vlastnictví státu. Právo hospodaření s tímto majetkem vykonává Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen „SŽDC“).

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

1.3. → Organizační struktura

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

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

1.4. → Orgány společnosti

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

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

Orgány společnosti k 31. 12. 2006

	FUNKCE	JMÉNO
Řídicí výbor	Předseda	Ing. Ondřej Jašek
	Místopředseda	Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D.
	Člen	JUDr. Pavel Škvára, MBA
	Člen	Doc. Ing. Jiří Volf, CSc.
	Člen	Ing. Miroslav Kalous
	Člen	Mgr. Petr Polák
	Člen	Ing. Bohumil Haase

Nové složení řídicího výboru ČD, a.s., k 7. 3. 2007

	FUNKCE	JMÉNO
Řídicí výbor	Předseda	Ing. Petr Šlegr
	Místopředseda	Mgr. Rudolf Vyčichla
	Člen	Ing. Emanuel Šíp
	Člen	Ing. Miloslav Müller
	Člen	Ing. Miroslav Kalous
	Člen	Mgr. Petr Polák
	Člen	Ing. Bohumil Haase

	FUNKCE	JMÉNO
Představenstvo	Předseda	Ing. Josef Bazala
	Člen	Ing. Petr David, Ph.D.
	Člen	Ing. Vladimír Filip
	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.

Složení dozorčí rady do 19. 4. 2007:

	FUNKCE	JMÉNO
Dozorčí rada	Předseda	Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D.
	Člen	PhDr. Jan Bitter
	Člen	Ing. Jaromír Dušek
	Člen	Ing. František Formánek
	Člen	Ing. Tomáš Chalánek
	Člen	Miroslav Kapoun
	Člen	Ing. Karel Korytář
	Člen	Jiří Kratochvíl
	Člen	Ing. František Vašítek

Změny ve složení dozorčí rady v roce 2007

Řídící výbor Českých drah, a.s., dne 19. 4. 2007 odvolal členy dozorčí rady ČD, a.s., Ing. Františka Formánka, Miroslava Kapouna, Ing. Karla Korytáře a Ing. Františka Vašíka.

Řídící výbor Českých drah, a.s., s účinností od 20. 4. 2007 zvolil nové členy dozorčí rady ČD, a.s., Ing. Karla Březinu, Ing. Jana Černohorského, Zdeňka Proseka a JUDr. Martina Romana.

1.5. → Založení a vznik mateřské společnosti

Dne 1. 3. 2002 nabyl účinnosti zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů („zákon o transformaci“). Na základě výše uvedeného zákona došlo dne 31. 3. 2002 k založení mateřské společnosti a dne 1. 1. 2003 k ukončení činnosti státní organizace České dráhy a ke vzniku mateřské 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, závazků a úvěrů, zatímco mateřská společnost převzala pouze nesplatné 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 mateřské 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 mateřské 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 2006 tvoří následující společnosti

NÁZEV SPOLEČNOSTI	SÍDLO SPOLEČNOSTI	IČ	PODÍL NA ZK V %	STUPEŇ ZÁVISLOSTI	ZPŮSOB KONSOLIDACE 2006	ZPŮSOB KONSOLIDACE 2005
České dráhy, a.s.	Praha 1, Nábřeží L.Svobody 12/1222	70994226	–	–	–	–
Traťová strojní společnost, a.s.	Pardubice, Hlaváčova 206	27467295	51 ^{**)}	rozhodující vliv	Plná	Plná
ČD-Telematika a.s.	Praha 10, Žirovnická 2/3146	61459445	51	rozhodující vliv	Plná	Plná ^{*)}
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	Praha 4, Novodvorská 1698	27257258	100	rozhodující vliv	Plná	Plná
Jídelní a lůžkové vozy, a.s.	Praha 4, Chodovská 3/228,	45272298	38,79	podstatný vliv	Ekvivalencí	–

^{*)} 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.

^{**)} Jak je uvedeno v bodu 2.1. a v tomto bodu níže, uplatňovala do 15. 2. 2006 mateřská společnost ve společnosti Traťová strojní společnost, a.s., rozhodující vliv ve výši 100% podílu na základním kapitálu a od tohoto data, vstupem druhého akcionáře do společnosti, se její vliv snížil na 51 %.

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 nebo podstatný vliv.

NÁZEV SPOLEČNOSTI	SÍDLO SPOLEČNOSTI	PODÍL NA ZK V %
RAILREKLAM, spol. s r.o.	Klimentská 36, Praha 1	100
ČD travel, s.r.o.	Hybernská 1034, Praha 1	100
Dopravní vzdělávací institut, a.s.	Hybernská 1034, Praha 1	100
ČD Generalvertretung GmbH	Kaiserstrasse 60, Frankfurt am Main, SRN	100
Koleje Czeskie Sp. z o. o.	Hoza 63/67, Warszawa, Polsko	100
RailReal a.s.	Olšanská 1a, Praha 3	66
ČD Reality a.s.	Prvního pluku 2a/81, Praha 3	51
Smíchov Station Development, a.s.	Revoluční 655/1, Praha 1	51
RAILLEX, a.s.	Hybernská 1014/13, Praha 1	51
Trade CDT s.r.o.	Pernerova 2819/2a, Praha 3	51 ^{*)}
CR-City a.s.	Olšanská 1a, Praha 3	34
Masaryk Station Development, a.s.	Olšanská 1a, Praha 3	34
XT-Card a.s.	Sokolovská 100/94, Praha 8	20,4 ^{**)}
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	Opletalova 6, Praha 1	20

^{*)} 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.

^{**)} České dráhy, a.s., uplatňují ve společnosti XT-Card a.s. nepřímý vliv, protože tato společnost je ze 40 % vlastněná společností ČD-Telematika a.s.

Údaje z účetních závěrek společností nezahrnutých do konsolidačního celku

K 31. 12. → V TISÍCÍCH Kč

NÁZEV SPOLEČNOSTI	ÚHRN ROZVAHY	VLASTNÍ KAPITÁL	ČISTÝ OBRAT
RAILREKLAM, spol. s r.o.	57 738	39 253	106 695
ČD travel, s.r.o.	48 052	7 238	165 517
Dopravní vzdělávací institut, a.s.	21 463	5 954	72 548
ČD Generalvertretung GmbH	*)	2 987	*)
Koleje Czeskie Sp. z o. o.	761	761	0
RailReal a.s.	2 524	826	2 015
ČD Reality a.s.	5 743	2 571	19 375
Smíchov Station Development, a.s.	13 879	82	0
RAILLEX, a.s.	2 000	1 970	0
Trade CDT s.r.o.	460	-178	1951
CR-City a.s.	22 407	2 727	106 199
Masaryk Station Development a.s.	5 918	-231	0
XT-Card a.s.	14 390	12 271	11 927
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	46 073	22 612	51 823

*) údaje nejsou k dispozici

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 2006 mateřské společnosti je druhou konsolidovanou účetní závěrkou Skupiny České dráhy od data založení mateřské společnosti. Před založením 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 %. Údaje roku 2005 do data 31. 3. 2005 zahrnovaly dceřinou společnost ČD-Telematika a.s. metodou ekvivalence a od 1. 4. 2005 plnou metodou.

V roce 2006 je zahrnuta do konsolidačního celku společnost Jídelní a lůžkové vozy, a.s., a to metodou ekvivalence. Od data 28. 6. 2006 uplatňují České dráhy, a.s., v této společnosti podstatný vliv. Dále došlo v průběhu roku 2006 ke snížení vlivu mateřské společnosti ve společnosti Traťová strojní společnost, a.s., ze 100 % na 51 %, jak je uvedeno v bodu 2.1.

Datum účetních závěrek společností zahrnutých do skupiny je 31. 12. 2006.

2.1. → Dceřiné společnosti

V následující tabulce jsou uvedeny údaje o dceřiných společnostech skupiny k 31. 12. 2006

NÁZEV SPOLEČNOSTI	MÍSTO ZALOŽENÍ (NEBO REGISTRACE) A PŮSOBENÍ	VLASTNICKÝ PODÍL (V %)	HLASOVACÍ PRÁVA (V %)	HLAVNÍ ČINNOST
Traťová strojní společnost, a.s. („TSS“)	Pardubice	51	51	Provozování speciálních traťových strojů a zařízení pro stavbu, obnovu a údržbu železničních tratí včetně jejich oprav a výroby náhradních dílů
Výzkumný Ústav Železniční, a.s. („VUZ“)	Praha	100	100	Výzkum, vývoj a zkušebnictví v oblasti kolejových vozidel a infrastrukturních zařízení
ČD-Telematika a.s. („ČD-T“)	Praha	51	51	Poskytování telekomunikačních služeb, software a poradenství

Traťová strojní společnost, a.s., zápis v OR 1. 1. 2005. Společnost byla založena vkladem části podniku mateřské společnosti. Dne 15. 12. 2005 byla uzavřena smlouva o vkladu společnosti OHL ŽS, a.s., Brno do společnosti Traťová strojní společnost. Vkladem došlo ke snížení podílu Českých drah ze 100 % na 51 %. Zapsáno v Obchodním rejstříku dne 15. února 2006.

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

V roce 2003 získala mateřská společnost 34% podíl ve společnosti ČD-Telematika a.s. na základě smlouvy o postoupení pohledávky se společností MORÁVKA CENTRUM, a.s., za pořizovací cenu 230 744 tis. Kč. V roce 2004 mateřská společnost navýšila svůj podíl ve společnosti ČD-Telematika a.s. z 34 % na 40 % kapitalizací pohledávky ve výši 297 000 tis. Kč. V roce 2005 navýšila mateřská společnost podíl ve společnosti ČD-Telematika a.s. ze 40 % na 51 % vkladem části podniku, zápis v OR 4. 5. 2005. V roce 2006 činí podíl mateřské společnosti ve společnosti ČD-Telematika a.s. 51 %. Valná hromada ČD-Telematika a.s. dne 28. 6. 2006 rozhodla o snížení základního kapitálu o částku 332 644 tis. Kč, a to úplatným vzetím akcií z oběhu. Toto snížení základního kapitálu nebylo k 31. 12. 2006 zapsáno v obchodním rejstříku. Zápis do obchodního rejstříku byl proveden dne 13. 2. 2007 a podíl Českých drah, a.s., ve společnosti se zvýšil na 59,31 %.

2.2. → Přidružené společnosti

NÁZEV SPOLEČNOSTI	MÍSTO ZALOŽENÍ (NEBO REGISTRACE) A PŮSOBENÍ	VLASTNICKÝ PODÍL (V %)	HLASOVACÍ PRÁVA (V %)	HLAVNÍ ČINNOST
Jídelní a lůžkové vozy, a.s. („JLV“)	Praha	38,79	38,79	Poskytování ubytovacích a hostinských služeb

Nově byla v roce 2006 zahrnuta do Skupiny České dráhy společnost Jídelní a lůžkové vozy, a.s. Dne 28. 6. 2006 odkoupily České dráhy, a.s., podíl Fondu národního majetku České republiky ve společnosti Jídelní a lůžkové vozy, a.s. Tato transakce byla dne 22. 6. 2006 schválena Evropskou komisí. Tím se mateřská společnost stala vlastníkem podílu ve výši 38,79 % společnosti Jídelní a lůžkové vozy, a.s.

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., č. 57/2006 Sb., č. 81/2006 Sb., č. 230/2006 Sb., č. 264/2006 Sb. a vyhláškou č. 500/2002 Sb., kterou se provádí některá ustanovení zákona č. 563/1991 o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů, pro účetní jednotky, které jsou podnikateli účtujícími v soustavě podvojného účetnictví, ve znění vyhlášky č. 472/2003 Sb. a č. 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 společností skupiny najednou, bez využití konsolidovaných účetních závěrek případně sestavených za dílčí skupiny.

Skupina podniků je tvořena mateřskou společností (České dráhy, a.s.), dceřinými společnostmi (ČD-T, TSS, VUZ) a přidruženou společností (JLV), viz bod 2.1. a 2.2. Definice dceřiné společnosti a přidružené společnosti je uvedena níže.

Dceřiné společnosti

- Podíly ve společnostech, jejichž finanční a provozní procesy mateřská 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 může mateřská společnost 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 pro úpravu výnosů a změnu ocenění zásob i průměrné rentability tržeb vypočítané 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 oprávkou dlouhodobého majetku v konsolidované účetní závěrce.

Konsolidační rozdíl

Konsolidační rozdíl je rozdíl mezi pořizovací cenou podílů dceřiné 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 ovládat a řídit 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 dceřiné 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 společnosti uplatňující podstatný vliv:

- a) vyloučení podílů z rozvahy mateřské společnosti 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 vykázaním:
 - 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.

Podíl na výsledku hospodaření v ekvivalenci

Podíl na výsledku hospodaření v ekvivalenci se týká výsledku hospodaření za běžné účetní období přidruženého podniku a jeho výše se zjistí na základě podílové účasti účetní jednotky uplatňující podstatný vliv na přidružený podnik a na základě skutečně dosaženého výsledku hospodaření za období přidruženého podniku 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.

Konsolidace se provádí metodou přímé konsolidace. 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 zjiitelné vzájemné vztahy, které mají významný dopad na hodnotu vlastního kapitálu a výsledku 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
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 rozumí 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 a které nejsou konsolidovány, 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.

Od 1. 1. 2005:

- Podíly v ovládaných a řízených osobách a v účetních jednotkách pod podstatným vlivem, které nejsou konsolidovány, jsou oceněny metodou ekvivalence. Hodnota podílu je oceněna při pořízení pořizovací cenou, k datu účetní závěrky je upravována na hodnotu odpovídající míře účasti mateřské 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 mateřské 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 konsolidované účetní závěrky jsou vykázány jako krátkodobé. Ostatní pohledávky jsou vykázány jako dlouhodobé.

K datu konsolidované 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. Mateřská společnost netvoří opravné položky k pohledávkám společnosti SŽDC, s.o.

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 konsolidované 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 konsolidované 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 mateřské 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. následujících let včetně 31. 12. 2006, 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 2006. V roce 2005 a 2006 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.

Rezerva na pravděpodobný dopad soudních sporů je tvořena na základě odhadu předpokládaných výsledků současných soudních sporů.

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

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.

V roce 2006 byla nově vytvořena rezerva na bonusy pro zákazníky v nákladní přepravě vztahující se k objemu přepravy za rok 2006.

V roce 2006 byla vytvořena rezerva na opravy majetku.

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.

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 mateřské společnosti z titulu splatné daně je vypočítán pomocí daňové sazby platné k datu účetní závěrky.

Mateřská společnost České dráhy vykazuje v účetním období roku 2006 účetní i daňovou ztrátu.

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 konsolidované účetní závěrky zaúčtovány v okamžiku, kdy došlo ke vzniku závazku nebo pohledávky.

4.14. → Finanční deriváty

K datu konsolidované účetní závěrky nebyl 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 úhrada prokazatelné ztráty ze žákovského 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 skupiny 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 konsolidované účetní závěrky a na vykazovanou výši výnosů a nákladů za sledované období. Vedení mateřské společnosti stanovilo tyto odhady a předpoklady na základě všech jemu dostupných relevantních informací. Nicméně, jak vyplývá z podstaty odhadu, skutečné hodnoty v budoucnu se mohou od těchto odhadů odlišovat.

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. Na vrub těchto nákladů a výnosů se účtují například opravy nákladů a výnosů minulých účetních období, pokud jde o významné položky.

4.19. → Změny v účetních odhadech

Mateřská společnost změnila účetní odhad při tvorbě opravných položek k nákladním vozům. V účetní závěrce k 31. 12. 2005 odhadovala mateřská společnost zisk z materiálu získaného rozebráním vyřazeného nákladního vozu v průměrné výši 15 tis. Kč a tuto hodnotu použila při posouzení opravných položek k nákladním vozům. Výše zisku byla odhadnuta na základě předpokládaných výnosů snížených o předpokládané náklady na rozebrání vozu. V roce 2006 mateřská společnost pro stanovení opravných položek použila hodnotu 53 tis. Kč jako hodnotu zpětně získatelnou při vyřazení vozu k likvidaci. Tato změna hodnoty pro posouzení opravných položek nastala v důsledku změny způsobu likvidace zastaralých či nepotřebných vozů. Mateřská společnost začala v roce 2006 využívat služeb externích společností, a tak došlo ke snížení podílu vlastních nákladů na procesu likvidace vozů. Změna odhadu způsobená tímto vlivem vedla k poklesu opravných položek k dlouhodobému majetku ve výši 117 mil. Kč.

4.20. → Změny v účetních metodách

V roce 2006 se skupina nijak neodchylovala od účetních metod užitých v předcházejícím účetním období.

4.21. → 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

	2006	2005
Pokladní hotovost a peníze na cestě	105 031	84 178
Účty v bankách	2 028 418	1 937 824
Krátkodobé cenné papíry a podíly	152 108	2 108
Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty celkem	2 285 557	2 024 110

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 2004	VLIV METODY KONSOLIDACE	PŘÍRŮSTKY	ÚBYTKY	STAV 2005	PŘÍRŮSTKY	ÚBYTKY	STAV 2006
Zřizovací výdaje	0	0	1 192	0	1 192	0	0	1 192
Nehm. výsl. výzk. a vývoje	103299	0	0	702	102 597	160	0	102 757
Software	767307	13 560	90 099	19 123	851 842	126 467	8 196	970 113
Ocenitelná práva	1730302	255 242	0	0	1 985 544	0	0	1 985 544
Jiný majetek	942	0	0	0	942	119	0	1 061
Nedokončený majetek	116635	0	130 436	6 844	240 227	278 855	125 462	393 620
Poskytnuté zálohy na DNM	0	0	114	114	0	0	0	0
Celkem	2718485	268 802	221 841	26 783	3 182 344	405 601	133 658	3 454 287

ÚDAJE V TIS. KČ

OPRAVKY	STAV 2004	VLIV METODY KONSOLIDACE	PŘÍRŮSTKY	ÚBYTKY	STAV 2005	PŘÍRŮSTKY	ÚBYTKY	STAV 2006
Zřizovací výdaje	0	0	99	0	99	239	0	338
Nehm. výsl. výzk. a vývoje	102 545	0	52	0	102 597	53	0	102 650
Software	725 969	10 514	113 381	27 931	821 933	81 660	8 624	894 969
Ocenitelná práva	1 730 244	2 527	9 884	9	1 742 646	9 817	0	1 752 463
Jiný majetek	942	0	0	0	942	20	0	962
Nedokončený majetek	0	0	0	0	0	0	0	0
Celkem	2 559 700	13 041	123 416	27 940	2 668 217	91 789	8 624	2 751 382

ÚDAJE V TIS. KČ

ZŮSTATKOVÁ HODNOTA	2004	2005	2006
Zřizovací výdaje	0	1 093	854
Nehm. výsl. výzk. a vývoje	754	0	107
Software	41 338	29 909	75 144
Ocenitelná práva	58	242 898	233 081
Jiný majetek	0	0	99
Nedokončený majetek	116 635	240 227	393 620
Poskytnuté zálohy na DNM	0	0	0
Celkem	158785	514 127	702 905

Údaje prezentované jako „Vliv metody konsolidace“ v roce 2005 představují změnu vykazovaného majetku skupiny způsobené zahrnutím dceřiného podniku ČD-Telematika a.s. plnou metodou od 1. 4. 2005, jak je popsáno v bodu 2.

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

Největšími přírůstky v roce 2006 byly nové moduly programu SAP (180 mil. Kč) a program PARIS (22 mil. Kč).

5.2. → Dlouhodobý hmotný majetek

ÚDAJE V TIS. Kč

POŘIZOVACÍ CENA	STAV 2004	VLIV METODY KONSOLIDACE	PŘÍRŮSTKY	ÚBYTKY	STAV 2005	PŘÍRŮSTKY	ÚBYTKY	STAV 2006
Pozemky	8 022 699	0	68 985	635 764	7 455 920	30 907	270 434	7 216 393
Stavby	21 134 600	1 919 078	854 827	315 436	23 593 069	129 422 8	401 298	24 485 999
Samostatné movité věci	50 999 969	140 068	1 992 734	1 229 534	51 903 237	8 245 356	2 423 067	57 725 526
– stroje, zařízení a inventář	6 855 348	140 068	215 503	469 795	6 741 124	769 088	599 187	6 911 025
– dopravní prostředky	43 822 794	0	1 775 949	734 837	44 863 906	7 470 787	1 809 958	50 524 735
– ostatní	321 827	0	1 282	24 902	298 207	5 481	13 922	289 766
Jiný majetek	4 350	0	192	0	4 542	0	0	4 542
Nedokončený majetek	2 058 057	21 112	5 437 978	2 804 269	4 712 878	5 297 299	9 192 163	818 014
Zálohy	2 440 510	0	1 180 723	1 926 386	1 694 847	914 833	964 506	1 645 174
Oceňovací rozdíl	0	0	8 321	0	8 321	0	0	8 321
Celkem	84 660 185	2 080 258	9 543 760	6 911 389	89 372 814	15 782 623	13 251 468	91 903 969

ÚDAJE V TIS. Kč

OPRÁVKY	STAV 2004	VLIV METODY KONSOLIDACE	PŘÍRŮSTKY	ÚBYTKY	STAV 2005	PŘÍRŮSTKY	ÚBYTKY	STAV 2006
Stavby	11 591 971	146 515	904 743	582 100	12 061 129	511 337	209 002	12 363 464
Samostatné movité věci	34 411 439	66 821	1 995 455	1 191 793	35 281 922	2 774 968	2 247 790	35 809 100
– stroje, zařízení a inventář	5 414 393	66 821	336 035	437 700	5 379 549	473 283	523 734	5 329 098
– dopravní prostředky	28 804 396	0	1 574 087	677 980	29 700 503	2 245 551	1 710 239	30 235 815
– ostatní	192 650	0	85 333	76 112	201 871	56 135	13 817	244 189
Jiný majetek	402	0	6	14	394	8	0	4 02
Nedokončený majetek	0	0	0	0	0	0	0	0
Zálohy	0	0	0	0	0	0	0	0
Oceňovací rozdíl	0	0	0	0	0	584	0	584
Celkem	46 003 812	213 336	2 900 204	1 773 907	47 343 445	3 286 897	2 456 792	48 173 550

ÚDAJE V TIS. Kč

OPRAVNÉ POLOŽKY	STAV 2004	VLIV METODY KONSOLIDACE	PŘÍRŮSTKY	ÚBYTKY	STAV 2005	PŘÍRŮSTKY	ÚBYTKY	STAV 2006
Pozemky	7 420	0	4 526	7 420	4 526	3 277	4 526	3 277
Stavby	134 225	0	82 756	134 225	82 756	70 702	82 756	70 702
Samostatné movité věci	783 117	0	533 360	783 213	533 264	304 491	533 283	304 472
– stroje, zařízení a inventář	3 304	0	6 060	3 400	5 964	2 916	5 983	2 897
– dopravní prostředky	779 813	0	527 300	779 813	527 300	301 575	527 300	301 575
– ostatní	0	0	0	0	0	0	0	0
Jiný majetek	8	0	0	0	8	0	8	0
Nedokončený majetek	0	0	0	0	0	0	0	0
Zálohy	0	0	0	0	0	0	0	0
Celkem	924 770		924 770	1 250 252	620 554	378 470	620 573	378 451

ÚDAJE V TIS. KČ			
ZŮSTATKOVÁ HODNOTA	2004	2005	2006
Pozemky	8 015 279	7 451 394	7 213 116
Stavby	9 408 404	11 449 185	12 051 833
Samostatné movité věci	15 805 413	16 088 051	21 611 954
– stroje, zařízení a inventář	1 437 651	1 355 611	1 579 030
– dopravní prostředky	14 238 585	14 636 104	19 987 345
– ostatní	129 177	96 336	45 577
Jiný majetek	3 940	4 140	4 140
Nedokončený majetek	2 058 057	4 712 878	818 014
Zálohy	2 440 510	1 694 847	1 645 174
Oceňovací rozdíl	0	8 321	7 737
Celkem	37 731 603	41 408 816	43 351 968

Údaje prezentované jako „Vliv metody konsolidace“ v roce 2005 představují změnu vykazovaného majetku skupiny způsobené zahrnutím dceřiného podniku ČD-Telematika a.s. plnou metodou od 1. 4. 2005, jak je popsáno v bodu 2.

Pozemky a stavby jsou představovány zejména nemovitostmi železničních stanic a dep kolejových vozidel (včetně kolejíště v obvodu železničních stanic 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.

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). Jak je uvedeno v bodě 3.19., snížení opravných položek k dlouhodobému hmotnému majetku je způsobeno aktualizací odhadu budoucí využitelnosti a reálné hodnoty majetku, zejména kolejových vozidel.

Nejvýznamnější položkami poskytnutých záloh na dlouhodobý hmotný majetek je částka 802 210 tis. Kč, tvořená poskytnutými zálohami na pořízení osobních železničních vozů řad Ampz a Bmz (vozy 1. a 2. třídy) a částka 617 586 tis. Kč tvořená poskytnutými zálohami na pořízení elektrických třísystemových lokomotiv řady 380.

Mezi nejvýznamnější úbytky hmotného majetku patřilo vyřazení osobních vozů v zůstatkové hodnotě 127 724 tis. Kč a nákladních vozů v zůstatkové hodnotě 330 761 tis. Kč, a to prodejem na zpětný leasing společnosti ING Lease (C.R.), s.r.o. Dále byly prodány nákladní vozy společnosti Čechofracht, a.s., v zůstatkové hodnotě 49 467 tis. Kč. Dalším významným úbytkem je vyřazení budov a pozemků v důsledku prodeje tohoto majetku SŽDC v rámci narovnání majetkoprávních vztahů v zůstatkové ceně 90 783 tis. Kč.

Největšími přírůstky hmotného majetku bylo zařazení elektrických jednotek řady 471 v hodnotě 1 365 112 tis. Kč a elektrických jednotek řady 680 (Pendolino) v hodnotě 4 625 791 tis. Kč.

5.2.1. → Majetek daný do zástavy

Mateřská společnost vlastní majetek, k němuž bylo zřízeno zástavní právo, a to k elektrickým jednotkám řady 471 v pořizovací ceně 1 234 625 tis. Kč.

5.2.2. → Dlouhodobý hmotný majetek neuvedený v rozvaze

Celková hodnota dlouhodobého hmotného majetku neuvedeného v konsolidované rozvaze k 31. 12. 2006 je 1 750 mil. Kč (1 540 mil. Kč k 31. 12. 2005). 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

Investiční dotace přijaté v roce 2006 činí 460 260 tis. Kč. Nejvýznamnější část přijatých investičních dotací jsou dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury, které v roce 2006 činily 218 271 tis. Kč (v roce 2005 činily 443 864 tis. Kč).

5.2.4. → Majetek ve finančním pronájmu

ÚDAJE V TIS. Kč

	DATUM ZAHÁJENÍ	DOBA TRVÁNÍ V MĚSÍCÍCH	CELKOVÁ HODNOTA LEASINGU	UHRAZENO K 31. 12. 2005	UHRAZENO V ROCE 2006	SPPLATNO V ROCE 2007	SPLATNO V DALŠÍCH LETECH
Analyzátor AU	06/2003	36	2 095	1 163	698	234	0
Nákladní železniční vozy							
– vozy Sggmrss	10/2005	96	145 613	4 396	18 202	18 202	104 813
– vozy Tdnss & Tdgnss	04/2006	96	294 719	0	17 024	36 747	240 948
– vozy Habbllnss	12/2005	96	866 711	0	82 770	107 212	676 729
– vozy Zacns	04/2006	96	81 276	0	6 209	10 160	64 907
– vozy Sgnss	12/2006	123	418 263	0	0	31 369	386 894
Motorové vozy řady 854	01/2006	126	311 176	0	12 966	31 117	267 093
Lokomotivy řady 709	12/2006	120	58 940	0	0	5 895	53 045
Osobní automobily	11/2003	36	988	713	275	0	0
Osobní automobily	07/2004	36	1 201	634	352	215	0
Osobní automobily	08/2004	36	929	430	315	184	0
Osobní automobily*)	11/2004	48	966	0	281	440	330
Osobní automobily*)	11/2005	48	495	0	116	174	320
Osobní automobily*)	12/2005	36	541	0	137	206	188
Osobní automobily	10/2006	48	771	0	48	192	531
Osobní automobily	2003	36	2 080	1 798	282	0	0
Technologické celky	01/2005	60	72 923	13 236	14 823	14 823	30 041
Technologické celky	08/2005	48	10 845	1 130	2 711	2 711	4 293
Technologické celky	04/2006	48	8 146	0	1 528	2 036	4 582
Technologické celky	11/2006	60	13 620	0	454	2 721	10 445
Technologické celky	12/2006	48	11 472	0	239	2 868	8 365
			2 303 770	23 500	159 430	267 506	1 853 524

*) Leasing převeden v roce 2006 z OHL, a.s., na TSS, a.s.

Majetek ve finančním pronájmu není součástí dlouhodobého majetku vykazaného v konsolidované rozvaze. Uvedené údaje jsou bez daně z přidané hodnoty a včetně provize leasingové společnosti. Pouze u leasingu osobních aut, kde nelze DPH uplatnit, je údaj včetně DPH.

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 prodejí dosáhl za rok 2006 celkem 15 260 tis. Kč (v roce 2005 16 663 tis. Kč). Dále pak mezi mateřskou společností a Traťovou strojní společností, a.s., kdy zisk mateřského podniku dosáhl částky 53 575 tis. Kč (v roce 2005 nevýznamné). Dále je společnost ČD-Telematika a.s. dodavatelem vlastního software pro mateřskou společnost, který je pro účely konsolidace považován za náklad skupiny.

5.3. → Dlouhodobý finanční majetek

5.3.1. → Podíly v ovládaných a řízených osobách

K 31. 12. 2006 → V TISÍCÍCH KČ

OBCHODNÍ FIRMA	SÍDLO	POŘIZOVACÍ CENA	PŘECENĚNÍ	VLASTNICKÝ PODÍL V %	VLASTNÍ KAPITÁL SPOLEČNOSTI	VÝSLEDEK HOSPODAŘENÍ 2006	OCENĚNÍ K 31. 12. 2006
RAILREKLAM, spol. s r.o.	Praha 1, Klimentská 36/1652	29 250	10 003	100	39 253	4 095	39 253
ČD travel, s.r.o.	Praha 1, Hybernská 1034	7 500	-262	100	7 238	70	7 238
Dopravní vzdělávací institut, a.s.	Praha 1, Hybernská 1014/13	3 200	2 754	100	5 954	1 955	5 954
ČD Generalvertretung GmbH	SRN Frankfurt am/M	1 592	-228	100	2 987	*)	1 364
Koleje Czeskie Sp. z o.o.	Hoza 63/67, Warszawa, Polsko	761	0	100	761	0	761
RailReal a.s.	Praha 3, Olšanská 1a	660	-115	66	826	-834	545
ČD Reality a.s.	Praha 1, Hybernská 1034/5	1 020	291	51	2 571	856	1 311
Smíchov Station Development, a.s.	Praha 8, Ke Štvanici 655/1	1 020	-978	51	82	-1 185	42
RAILLEX, a.s.	Praha 1, Hybernská 1014/13	1 020	-15	51	1 970	-30	1 005
Trade CDT s.r.o.	Praha 3, Pernerova 2819/2a	500	-500	51	-178	-573	0
Celkem		46 523	10 950				57 473

*) Údaj není k dispozici.

K 31. 12. 2005 → V TISÍCÍCH KČ

OBCHODNÍ FIRMA	SÍDLO	POŘIZOVACÍ CENA	PŘECENĚNÍ	VLASTNICKÝ PODÍL V %	VLASTNÍ KAPITÁL SPOLEČNOSTI	VÝSLEDEK HOSPODAŘENÍ 2006	OCENĚNÍ K 31. 12. 2006
RAILREKLAM, spol. s r.o.	Praha 1, Klimentská 36/1652	29 250	6 761	100	36 011	4 239	36 011
ČD travel, s.r.o.	Praha 1, Hybernská 1034	7 500	-332	100	7 168	-332	7 168
Dopravní vzdělávací institut, a.s.	Praha 1, Hybernská 1014/13	3 200	932	100	4 132	932	4 132
ČD Generalvertretung GmbH	SRN Frankfurt am/M	1 592	-142	100	2 987	2 919	1 450
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
Smíchov Station Development, a.s.	Praha 1, Revoluční 655/1	1 020	-302	51	1 267	-733	718
Trade CDT s.r.o.	Praha 3, Pernerova 2819/2a	500	0	51	395	-105	500
Celkem		44 742	7 214				51 956

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

ČD travel, s.r.o., zápis v OR 1. 8. 2005, základní předmět podnikání – provozování cestovní kanceláře a poskytování služeb v oblasti cestovního ruchu. Mateřská společnost, jako jediný vlastník společnosti ČD travel, s.r.o., dne 10. 10. 2006 schválila zvýšení základního kapitálu společnosti o 7 mil. Kč peněžním vkladem OSŽ, které se tak stalo novým společníkem v ČD travel, s. r. o. V obchodním rejstříku bylo zapsáno 8.3.2007. K tomuto datu se snížila účast Českých drah, a.s., ve společnosti ČD travel s.r.o. na 51,7 %.

Dopravní vzdělávací institut, a.s., zápis v OR 21. 9. 2005, základní předmět podnikání pořádání odborných kurzů, školení a jiných vzdělávacích akcí včetně lektorské činnosti, výuka jazyků.

Společnost ČD Generalvertretung GmbH vznikla zápisem do obchodního rejstříku dne 11. 10. 2004. Zabývá se zastupováním obchodních a ostatních zájmů mateřské společnosti v zahraničí, zejména uzavíráním a zprostředkováním smluv v oblasti nákladní přepravy.

Koleje Czeskie Sp. z o.o., zápis v OR 18. 12. 2006. Zabývá se zastupováním obchodních a ostatních zájmů mateřské společnosti v zahraničí, zejména uzavíráním a zprostředkováním smluv v oblasti nákladní přepravy.

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

Společnost ČD Reality a.s. vznikla zápisem do obchodního rejstříku dne 16. 11. 2004. Zabývá se inženýrskou činností v investiční výstavbě, přípravou a realizací revitalizačních projektů a dalších souvisejících činností.

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

RAILLEX, a.s., zápis v OR 17. 6. 2006, základní předmět podnikání – skladování zboží a manipulace s nákladem.

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. 2006 → V TISÍCÍCH Kč

NÁZEV SPOLEČNOSTI OBCHODNÍ FIRMA	SÍDLLO	POŘIZOVACÍ CENA	PŘECENĚNÍ	VLASTNICKÝ PODÍL V %	VLASTNÍ KAPITÁL SPOLEČNOSTI	VÝSLEDEK HOSPODAŘENÍ 2006	OCENĚNÍ K 31. 12. 2006
CR-City a.s.	Praha 3, Olšanská 1a	680	247	34	2 727	2 391	927
Masaryk Station Development, a.s.	Praha 3, Olšanská 1a	680	-680	34	-231	-330	0
XT-Card a.s.	Praha 8, Sokolovská 100/94	4 000	908	20,4	12 271	2 272	4 908
BOHEMIACOMBI, spol. s r.o.	Praha 1, Opletalova 6	822	3 700	20	22 612	-5 796	4 522
Celkem		6 182	4 175				10 357

V březnu 2006 zakoupila společnost ČD-Telematika a.s. 40 ks akcií společnosti XT-Card a.s., základní předmět podnikání – poskytování software, zpracování dat, nákup a prodej zboží. ČD-Telematika a.s. se tak stala 40 % vlastníkem této společnosti, proto nepřímý vliv mateřské společnosti představuje 20,4 %.

K 31. 12. 2005 → V TISÍCÍCH Kč

NÁZEV SPOLEČNOSTI OBCHODNÍ FIRMA	SÍDLLO	POŘIZOVACÍ CENA	PŘECENĚNÍ	VLASTNICKÝ PODÍL V %	VLASTNÍ KAPITÁL SPOLEČNOSTI	VÝSLEDEK HOSPODAŘENÍ 2006	OCENĚNÍ K 31. 12. 2006
CR-City a.s.	Praha 3, Olšanská 1a	680	-566	34	336	-263	114
Masaryk Station Development, a.s.	Praha 3, Olšanská 1a	680	-647	34	99	-1 713	33
BOHEMIACOMBI, spol. s r.o.	Praha 1, Opletalova 6	822	4 860	20	28 408	-1 859	5 682
Celkem		2 182	3 647				5 829

5.3.3. Ostatní dlouhodobé cenné papíry a podíly

ÚDAJE V TIS. Kč

DRUH CENNÉHO PAPÍRU A VKLADU	31. 12. 2006	31. 12. 2005
PRaK, a.s.	850	850
STROJEXPORT a.s.	2 300	2 300
Hit Rail B.V.	4 017	4 017
EUROFIMA	262 873	262 873
INTERCONTAINER-INTERFRIGO, o.s.	5 189	5 189
INTERNATIONALE SPEDITION DĚČÍN a.s.	8	8
Celkem	275 237	275 237

EUROFIMA je mezinárodní organizací zabývající se financováním nákupu a modernizací železničních kolejových vozidel. Mateřská společnost vlastní podíl 1 % na základním kapitálu této organizace.

5.4. → Zásoby

ÚDAJE V TIS. Kč

	31. 12. 2006	31. 12. 2005
Náhradní díly pro stroje a zařízení	358 733	388 013
Náhradní díly a jiné součásti ke kolejovým vozidlům a lokomotivám	524 170	496 530
Ostatní náhradní díly a jiné drobné součástky	223 213	235 261
Pohonné hmoty a ostatní výrobky z ropy	20 461	37 277
Výhybky, točny, posuvny a součásti pro železniční svršek	148 730	168 296
Nedokončená výroba	34 104	16 024
Poskytnuté zálohy na zásoby	3	22 538
Ostatní	612 618	629 332
Celkem pořizovací hodnota	1 922 032	1 993 271
Opravné položky	29 001	56 760
Celkem zůstatková hodnota	1 893 031	1 936 511

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 2006 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		
2006	Brutto	3 192 733	389 588	23 804	37 483	53 670	56 304	560 849	3 753 582
	Opr. položky	50	5 667	958	29 120	45 124	50 500	131 369	131 419
	Netto	3 192 683	383 921	22 846	8 363	8 546	5 804	429 480	3 622 163
2005	Brutto	2 665 011	284 598	235 261	36 060	50 553	18 891	625 363	3 290 374
	Opr. položky	0	0	57 432	24 445	46 858	17 692	146 427	146 427
	Netto	2 665 011	284 598	177 829	11 615	3 695	1 199	478 936	3 143 947

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 31. 12. 2006	ZŮSTATEK 31. 12. 2005
Nájemné za provoz vozů v zahraničí – osobní doprava	466 023	552 308
Nájemné za provoz vozů v zahraničí – nákladní doprava	229 473	224 000
Výnosy z mezinárodní přepravy	645 138	432 981
Ostatní	213 787	54 040
Dohadné účty aktivní celkem	1 554 421	1 263 329

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. 2006, 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 mateřské 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 15 125 tis. Kč, z nichž 200 tis. Kč je prezentováno v rámci menšinového vlastního kapitálu.

Ztráta předcházejícího účetního období ve výši 587 383 tis. Kč byla uhrazena na vrub emisního ážia (u mateřské společnosti) a zisk (u dceřiných společností) byl převeden na účet nerozdělený zisk minulých let a do zákonného rezervního fondu.

Zvýšení statutárních a ostatních fondů je představováno přidělem do sociálního fondu ve výši 328 814 tis. Kč. Z toho na vrub emisního ážia 303 864 tis. Kč, splátkami půjček od zaměstnanců 18 322 tis. Kč a z rozdělení zisku roku 2005 6 628 tis. Kč.

Valná hromada mateřské společnosti rozhodla o úhradě ztráty společnosti za rok 2005 ve výši 589 794 tis. Kč na vrub emisního ážia v souladu s článkem 52, odst. 4, písm. b) Stanov mateřské společnosti. Valná hromada mateřské společnosti rozhodla o úhradě neuhrazené ztráty minulých let za roky 2003 a 2004 ve výši 1 546 139 tis. Kč na vrub emisního ážia v souladu s článkem 52, odst. 4, písm. b) Stanov mateřské společnosti.

Nejvýznamnější částkou změny ostatních kapitálových fondů byl dopad přesunu nemovitostí mezi mateřskou společností a SŽDC. 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 případně další změny, které mohou v budoucnosti nastat z výše uvedených důvodů, nejsou významné.

Podíl na výsledku hospodaření v ekvivalenci ve výši 200 tis. Kč byl převeden do konsolidačního rezervního fondu.

Položka výkazu konsolidovaného přehledu o změnách vlastního kapitálu „Dopad vstupu OHL ŽS do TSS“ představuje vliv vkladu OHL ŽS, a.s., do dceřiné společnosti TSS v roce 2006 a snížení vlivu ČD na 51 %. V souvislosti s vkladem zaúčtovala společnost TSS odložený daňový závazek z rozdílných účetních a daňových hodnot vloženého dlouhodobého majetku v celkové výši 77 678 tis. Kč do nerozděleného zisku minulých let.

5.8. → Rezervy

ÚDAJE V TIS. Kč

	ZŮSTATEK K 1. 1. 2005	TVORBA	ČERPÁNÍ	ZŮSTATEK K 31. 12. 2005	TVORBA	ČERPÁNÍ	ZŮSTATEK K 31. 12. 2006
Rezerva na slevy a reklamace	35 197	29 437	35 197	29 437	28 155	29 437	28 155
Rezerva na renty	15 477	16 271	15 477	16 271	13 906	16 271	13 906
Rezerva na soudní spory	0	9 290	0	9 290	10 107	9 290	10 107
Rezerva na opravy majetku	0	0	0	0	14 462	0	14 462
Rezerva na nevybranou dovolenou	132 982	75 443	132 982	75 443	46 450	75 443	46 450
Rezerva na bonusy	0	0	0	0	37 680	0	37 680
Ostatní rezervy	0	3 783	0	3 783	9 707	3 783	9 707
Rezervy celkem	183 656	134 224	183 656	134 224	160 467	134 224	160 467

Snížení rezervy na nevybranou dovolenou v roce 2006 bylo způsobeno zvýšeným čerpáním dovolené zaměstnanci mateřské společnosti a snížením počtu zaměstnanců. Mateřská společnost nově vytvořila v roce 2006 rezervu na bonusy pro zákazníky v nákladní přepravě, vztahující se k obchodním smlouvám uzavřeným na rok 2006.

Všechny rezervy tvořené v roce 2006 jsou daňově neuznatelné.

5.9. → Jiné závazky – dlouhodobé

ÚDAJE V TIS. Kč

	31. 12. 2006	31. 12. 2005
Závazek ke společnosti EUROFIMA	3 711 770	3 045 467
Závazek k městu Karlovy Vary	44 338	44 338
Dlouhodobé dodavatelské závazky	438 074	0
Jiné závazky	102 431	161 142
Jiné závazky – dlouhodobé celkem	4 296 613	3 250 947

V roce 2004 přijala mateřská společnost dlouhodobou půjčku od společnosti EUROFIMA na financování nákupu kolejových vozidel, která byla dále v roce 2006 navýšena o 30 mil. EUR. 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.

Dlouhodobé dodavatelské závazky tvoří závazky vůči dodavateli z titulu provedených oprav nákladních vozů.

Výše kapitalizovaných úroků z úvěru od společnosti EUROFIMA za rok 2006 činí 42 827 tis. Kč a za rok 2005 činila 19 371 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
2006	Krátkodobé	4 783 968	332 812	3 825	3 245	30 312	1 858	372 052	5 156 020
2005	Krátkodobé	3 452 216	279 881	13 601	6 652	12 613	7 834	320 581	3 772 797

5.10.2. → Daňové závazky a dotace

Daňové závazky k 31. 12. 2006 tvoří převážně daň z příjmu fyzických osob ze závislé činnosti sražená zaměstnancům z hrubých mezd, DPH dle přiznání k dani z přidané hodnoty za prosinec 2006 a doplatek silniční daně za rok 2006. Dále nevyčerpaná část investiční dotace přijatá mateřskou společností od obcí ve výši 4 310 tis. Kč (k 31. 12. 2005 činila 43 642 tis. Kč).

Skupina 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. 2006 činí krátkodobé přijaté zálohy 425 076 tis. Kč (k 31. 12. 2005 činily 339 167 tis. Kč) a byly tvořeny převážně zálohami na nájemné.

5.11. → Dohadné účty pasivní

ÚDAJE V TIS. Kč

	31. 12. 2006	31. 12. 2005
Nájemné za provoz vozů zahraničních společností v ČR – osobní doprava	435 493	514 825
Nájemné za provoz vozů zahraničních společností v ČR – nákladní doprava	102 904	105 000
Náklady z mezinárodní přepravy	455 027	190 483
Ostatní	327 069	354 507
Dohadné účty pasivní celkem	1 320 493	1 164 815

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 31.12.2006	ZŮSTATEK K 31.12.2005	ÚROKOVÁ SAZBA	FORMA ZAJIŠTĚNÍ
ČSOB	EUR	1 972 248	1 422 839	3M EURIBOR + 0,5	Státní záruka
Celkem		1 972 248	1 422 839		

Mateřská 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. 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 byl dočerpán celý úvěrový rámec 92 065 tis. EUR. K 31. 12. 2005 bylo načerpáno 61 376 tis. EUR (jednorázově čerpáno 25. 11. 2005). 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 v období delším než jeden rok od data konsolidované účetní závěrky. Část bankovních úvěrů, která je splatná v období kratším než jeden rok od data konsolidované účetní závěrky, je vykázána jako krátkodobý bankovní úvěr.

Krátkodobé bankovní úvěry

K 31. 12. 2006 činí část dlouhodobého úvěru splatná do jednoho roku od data konsolidované účetní závěrky 281 749 tis. Kč. K 31. 12. 2005 činila část úvěru splatná do jednoho roku od data konsolidované účetní závěrky 281 088 tis. Kč. Jako krátkodobý bankovní úvěr dále skupina vykazuje kontokorentní úvěry, které k 31. 12. 2006 činí 693 850 tis. Kč a k 31. 12. 2005 činily 327 138 tis. Kč.

Výše kapitalizovaných úroků a souvisejících poplatků z úvěru ČSOB za rok 2006 činila 21 817 tis. Kč. Ostatní úroky z úvěru od ČSOB ve výši 37 mil. Kč jsou po zařazení elektrických jednotek řady 680 (Pendolino) do užívání vykázány jako úrokové náklady běžného období.

Výše kapitalizovaných úroků a souvisejících poplatků z úvěru od ČSOB za rok 2005 činila 26 838 tis. Kč.

5.13. → Daň z příjmu**5.13.1. → Splatná daň**

Mateřská společnost od data vzniku 1. 1. 2003 vykazuje daňové ztráty. Daňová ztráta roku 2006 činí 2 243 833 tis. Kč, 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. Kumulovaná daňová ztráta k 31. 12. 2006 činí celkem 9 159 866 tis. Kč. Nejvýznamnější vliv na rozdíl mezi účetní a daňovou ztrátou je způsoben rozdílem mezi účetními a daňovými odpisy.

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

5.13.2. → Odložená daň

Skupina vypočítala odloženou daň z následujících titulů:

ÚDAJE V TIS. KČ	31. 12. 2006	31. 12. 2005
Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	-1 390 023	-959 288
Pohledávky z obchodních vztahů	8 418	23 352
Zásoby 5 721	12 839	
Rezervy 19 249	31 306	
Nezaplacené vystavené smluvní pokuty	-30 954	-23 623
Nezaplacené dodavatelské smluvní pokuty	134	23 544
Přecenění finančních investic	-3 532	-2 824
Kumulovaná daňová ztráta	2 226 540	1 657 745
Odložená daň z konsolidačních úprav	83 531	28 449
Odložená daňová pohledávka – neúčtovaná	919 084	791 500
Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	-151 877	-61 455
Pohledávky z obchodních vztahů	6 535	7 927
Zásoby	1 250	1 109
Rezervy	2 329	-
Ostatní	-95	1 963
Kumulovaná daňová ztráta	907	39 616
Odložená daň z konsolidačních úprav	10 684	35 626
Odložený daňový závazek (-) pohledávka (+) – účtované	-130 267	24 786
Celkem odložená daňová pohledávka celkem	788 817	816 286

Nejvýznamnější vliv na celkovou výši odložené daně má mateřská společnost. Z důvodů 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. Zvýšení účtovaného odloženého daňového závazku je způsobeno zejména vkladem majetku OHL ŽS do společnosti TSS, jak je popsáno v bodu 5.7.

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 na osobní přepravu, příjem z nájemného dvou benzínových stanic pronajatých společností OMV, které bylo zaplacené na 20 let dopředu, a pronájem optických kabelů zaplacený do roku 2023 dopředu.

5.15. → Tržby za vlastní výkony a služby

ÚDAJE V TIS. KČ

	ROK 2006			ROK 2005		
	TUZEM.	ZAHR.	CELKEM	TUZEM.	ZAHR.	CELKEM
Tržby z nákladní přepravy	5 915 311	11 337 074	17 252 385	5 575 471	10 903 974	16 479 445
Tržby z osobní přepravy	4 198 558	1 714 440	5 912 998	3 918 749	1 519 423	5 438 172
Tržby z ostatní přepravy	63 000	0	63 000	20 346	0	20 346
Tržby za zajištění ŽDC	11 479 422	0	11 479 422	11 243 979	0	11 243 979
Tržby za zajištění modernizace a rozvoje ŽDC	0	0	0	34 817	0	34 817
Tržby za ostatní služby	2 729 981	176 194	2 906 175	2 146 776	95 212	2 241 988
Tržby za vlastní výkony a služby celkem	24 386 272	13 227 708	37 613 980	22 940 138	12 518 609	35 458 747

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 4 699 422 tis. Kč (v roce 2005 činily 4 488 040 tis. Kč) a zajištění provozuschopnosti ve výši 6 780 000 tis. Kč (v roce 2005 činily 6 755 939 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 práce strojů, stavební práce, tržby za produkty a služby v oblasti elektronických komunikací, informatiky a telematiky, tržby za zkušebnictví a výzkum, 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

	2006	2005
Spotřeba materiálu	2 465 248	2 289 285
Spotřeba energie	2 889 525	2 623 668
Spotřeba pohonných hmot	2 230 504	2 163 347
Spotřebované nákupy celkem	7 585 277	7 076 300

5.17. → Služby

ÚDAJE V TIS. KČ	2006	2005
Opravy a udržování	4 243 442	3 722 721
Cestovné	267 581	256 816
Nájemné ostatní	162 656	79 901
Použití dopravní cesty, řízení provozu	6 059 680	5 695 136
Nájemné za železniční vozy – osobní a nákladní	1 145 615	1 145 050
Přepravné	404 000	247 254
Služby jídelních a lůžkových vozů	149 876	138 016
Služby spojené s užíváním budov	255 454	223 604
Čištění, řazení vozů	269 865	133 668
Ostatní služby	2 127 967	1 161 527
Celkem	15 086 136	12 803 693

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

5.18. → Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti

ÚDAJE V TIS. KČ	2006	2005
Změna stavu rezerv	26 242	-49 432
Změna stavu opravných položek k pohledávkám	-22 355	83 924
Změna stavu opravných položek k dlouhodobému hmotnému majetku	-242 946	-304 216
Změna stavu opravných položek k dlouhodobému finančnímu majetku	0	-2 521
Změna stavu opravných položek k zásobám	-27 758	-45 667
Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti celkem	-266 817	-317 912

Snížení hodnoty opravné položky k dlouhodobému majetku je komentováno v bodě 5.2. a snížení hodnoty opravné položky k zásobám v bodě 5.4.

5.19. → Ostatní provozní výnosy

ÚDAJE V TIS. KČ	2006	2005
Úhrada ztráty z osobní dopravy ze státního rozpočtu včetně úhrady prokazatelné ztráty ze Žákovského jízdného	2 535 782	2 625 704
Úhrada ztráty z osobní dopravy z rozpočtu krajů včetně úhrady prokazatelné ztráty ze Žákovského jízdného	4 561 631	4 469 286
Ostatní dotace	588 486	720 061
Výnosy z odepsaných a postoupených pohledávek	72	4 240
Smluvní pokuty a úroky z prodlení	75 132	116 732
Náhrady za manka a škody	123 070	122 557
Ostatní	505 590	516 480
Ostatní provozní výnosy celkem	8 389 763	8 575 060

5.20. → Ostatní provozní náklady

ÚDAJE V TIS. KČ	2006	2005
Smluvní pokuty a úroky z prodlení	5 001	3 947
Odpisy pohledávek a postoupené pohledávky	6 845	26 206
Manka a škody v provozní oblasti	80 652	29 033
Pojištění	174 425	171 878
Stejnokroje a paušály zaměstnancům	149 038	151 764
Náhrady škod na majetku a zdraví osob	49 722	59 262
Členské příspěvky	23 107	28 016
Ostatní provozní náklady	89 317	55 562
Ostatní provozní náklady celkem	578 107	525 668

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 2006 měl příznivý vývoj kurzu EUR ve vztahu k půjčkám a úvěrům v cizí měně uvedených v kapitolách 5.9. a 5.12.

5.22. → Mimořádné výnosy a náklady

Nejvýznamnějšími položkami mimořádných výnosů roku 2006 jsou výnosy z prodeje nemovitostí, které byly realizovány v roce 2005 ve výši 112 513 tis. Kč, přičemž náklady související s tímto prodejem činily 10 485 tis. Kč.

6. → ZAMĚSTNANCI, VEDENÍ SKUPINY A STATUTÁRNÍ ORGÁNY

Průměrný přepočtený počet zaměstnanců a členů vedení skupiny za rok 2006 a 2005 je následující:

K 31. 12. 2006 → V TISÍCÍCH KČ

	POČET ZAMĚSTNANCŮ	MZDOVÉ NÁKLADY	SOC. A ZDRAV. ZABEZPEČENÍ	OSTATNÍ NÁKLADY	OSOBNÍ NÁKLADY CELKEM
Zaměstnanci	60 282	15 800 870	5 264 283	756 826	21 821 979
Vedení společnosti	312	269 485	93 202	9353	372 040
Celkem	60 594	16 070 355	5 357 485	766 179	22 194 019

K 31. 12. 2005 → V TISÍCÍCH 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
Celkem	66 739	16 635 533	5 490 302	650 734	22 776 569

Členové statutárních a dozorčích orgánů mateřské společnosti využívali zlevněného jízdného. Peněžní odměny členů statutárních a dozorčích orgánů skupiny činily 8 550 tis. Kč v roce 2006 a 3 312 tis. Kč v roce 2005. Vedení skupiny má možnost požívat naturální mzdy ve formě užití automobilů ve vlastnictví skupiny k soukromým účelům.

7. → PODMÍNĚNÉ A DALŠÍ NEUVEDENÉ ZÁVAZKY V ÚČETNICTVÍ

Mateřská společnost uzavřela dne 24. 2. 2005 rámcovou leasingovou smlouvu na nákup železničních kolejových vozidel v celkovém objemu 1,2 mld. Kč. Všechna kolejová vozidla byla k 31. 10. 2006 převzata a v současné době probíhá jejich splácení. 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 40 % pořizovací ceny bez DPH předmětu leasingu v případě porušení leasingové smlouvy.

S účinností od 1. 12. 2006 došlo k postoupení veškerých práv a převzetí veškerých závazků (postoupení pohledávek a převzetí dluhů) podle leasingových smluv včetně převedení a přijetí vlastnických práv k majetku, který je předmětem leasingového financování mezi společnostmi CitiLeasing, s.r.o., a Fortis Lease Czech s.r.o.

8. → DALŠÍ INFORMACE

8.1. → Významné faktory ovlivňující činnost skupiny

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 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 mateřské společnosti) je stanovena smlouvami se státem a územně samosprávnými celky. Výše úhrady je vázána na objem zdrojů stanovený státním rozpočtem na financování prokazatelné ztráty v osobní dopravě. Prostředky vyčleněné státním rozpočtem na úhradu závazků veřejné služby danou smluvně zajištěnými objemy výkonů v dálkové i regionální osobní dopravě v roce 2006 jsou dle výpočtu vedení mateřské společnosti nižší než celková ztráta.

K datu sestavení konsolidované účetní závěrky byla podepsána smlouva se státem o závazku veřejné služby v drážní dopravě a byly podepsány všechny smlouvy o regionální obslužnosti mezi územně samosprávnými celky a ČD, a.s., na rok 2007. Obdobně jako v roce 2006 vedení mateřské společnosti očekává, že celková ztráta z regionální osobní dopravy ve veřejném zájmu v roce 2007 bude vyšší než celková částka obdržených úhrad.

Mateřská společnost provozuje železniční dopravní cestu na základě tříleté smlouvy se SŽDC. Smlouva na provozování železniční dopravní cesty byla uzavřena koncem roku 2005 na období let 2006 až 2008. Výše úhrady (výnosu mateřské společnosti) za provozování železniční dopravní cesty je řešena dodatky ke smlouvě na každý rok samostatně. 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

K 31. 12. 2006 → V TISÍCÍCH KČ	NÁKLADY	VÝNOSY
Zajištění ŽDC – řízení provozu	0	4 699 422
Zajištění ŽDC – údržba provozuschopnosti	0	6 780 000
Zajištění modernizace a rozvoje ŽDC	0	0
Použití dopravní cesty – osobní doprava	1 597 741	0
Použití dopravní cesty – nákladní doprava	4 383 935	0
Celkem	5 981 676	11 479 422

K 31. 12. 2005 → V TISÍCÍCH KČ	NÁKLADY	VÝNOSY
Zajištění ŽDC – řízení provozu	0	4 488 040
Zajištění ŽDC – údržba provozuschopnosti	0	6 755 939
Zajištění modernizace a rozvoje ŽDC	0	34 817
Použití dopravní cesty – osobní doprava	1 483 719	0
Použití dopravní cesty – nákladní doprava	4 200 261	0
Celkem	5 683 980	11 278 796

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 skupiny.

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 představovala v roce 2005 závazky ve výši 526 594 tis. Kč. Celková čistá hodnota salda těchto položek představovala v roce 2006 závazky ve výši 493 428 tis. Kč. Závazek je vykázán v položce Závazky z obchodních vztahů.

Dále v roce 2006 vykazuje mateřská společnost závazek z titulu nevyfakturovaných dodávek od SŽDC, vykazovaný jako dohadnou položku pasivní, která k 31. 12. 2006 činila 119 428 tis. Kč. V roce 2005 vykazovala mateřská společnost závazek z titulu nevyfakturovaných dodávek od SŽDC, vykazovaný jako dohadnou položku pasivní, která činila k 31. 12. 2005 79 775 tis. Kč.

8.3. → Události po datu konsolidované účetní závěrky

Mezi rozvahovým dnem a okamžikem sestavení konsolidované účetní závěrky nedošlo k žádným významným událostem, jež by vyžadovaly úpravu konsolidovaných účetních výkazů.

K 1. 1. 2007 vznikla dceřiná společnost DPOV, a.s., která bude zahrnuta do konsolidačního celku Skupiny České dráhy v roce 2007. Společnost vznikla nepeněžitým vkladem tvořeným částí podniku v účetní hodnotě 386 395 tis. Kč. Majetková účast ČD ve společnosti je 100 %. Nově vzniklá společnost se zabývá údržbou a opravárenstvím železničních kolejových vozidel.

Dne 13. 2. 2007 došlo k zapsání snížení základního kapitálu společnosti ČD-Telematika a.s. na 2 042 105 tis. Kč. Tímto se zvýšil podíl mateřské společnosti jak je popsáno v kapitole 5.3.1.

Záměrem mateřské společnosti v roce 2007 je vydělení nákladní dopravy do samostatné společnosti. Nákladní doprava bude dle záměru vedení mateřské společnosti provozována nově založenou dceřinou společností ČD Cargo, a.s., která by vznikla vkladem části podniku zabývající se nákladní dopravou.

účetní závěrka ČD, a.s.

124 → 125

ÚČETNÍ ZÁVĚRKA K 31. PROSINCI 2006

Název společnosti	České dráhy, a.s.
Sídlo	Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, 110 15
Právní forma	akciová společnost
IČ	70 99 42 26

Součástí účetní závěrky

Rozvaha

Výkaz zisku a ztráty

Přehled o změnách vlastního kapitálu

Přehled o peněžních tocích

Příloha

Účetní závěrka byla sestavena dne 7. května 2007.

Statutární orgán účetní jednotky



Ing. Josef Bazala

PŘEDSEDA PŘEDSTAVENSTVA A GENERÁLNÍ ŘEDITEL

ROZVAHA V PLNÉM ROZSAHU

↓ K 31. 12. → V TISÍCÍCH KČ	2006		2005	
	BRUTTO	KOREKCE	NETTO	NETTO
AKTIVA CELKEM	102 513 193	-49 533 226	52 979 967	50 013 419
A. Pohledávky za upsaný základní kapitál				
B. Dlouhodobý majetek	93 155 572	-49 415 522	43 740 050	41 689 100
B.I. Dlouhodobý nehmotný majetek	3 127 170	-2 523 757	603 413	368 468
B.I.2. Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	102 757	-102 650	107	
B.I.3. Software	772 989	-690 786	82 203	14 944
B.I.4. Ocenitelná práva	1 729 359	-1 729 359	0	
B.I.6. Jiný dlouhodobý nehmotný majetek	1 061	-962	99	
B.I.7. Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	521 004		521 004	353 524
B.II. Dlouhodobý hmotný majetek	87 680 969	-46 891 765	40 789 204	39 062 474
B.II.1. Pozemky	7 192 353	-3 277	7 189 076	7 427 852
B.II.2. Stavby	22 051 504	-11 998 661	10 052 843	9 405 873
B.II.3. Samostatné movité věci a soubory movitých věcí	55 974 235	-34 889 425	21 084 810	15 851 698
B.II.6. Jiný dlouhodobý hmotný majetek	4 542	-402	4 140	4 140
B.II.7. Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	814 177		814 177	4 678 074
B.II.8. Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	1 644 158		1 644 158	1 694 837
B.III. Dlouhodobý finanční majetek	2 347 433		2 347 433	2 258 158
B.III.1. Podíly v ovládaných a řízených osobách	1 957 597		1 957 597	1 957 092
B.III.2. Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	114 599		114 599	5 829
B.III.3. Ostatní dlouhodobé cenné papíry a podíly	275 237		275 237	275 237
B.III.6. Pořizovaný dlouhodobý finanční majetek				20 000
C. Oběžná aktiva	9 246 063	-117 704	9 128 359	8 240 165
C.I. Zásoby	1 852 763	-23 794	1 828 969	1 899 670
C.I.1. Materiál	1 774 325	-23 794	1 750 531	1 866 898
C.I.2. Nedokončená výroba a polotovary	67 403		67 403	3 975
C.I.4. Zvířata	3		3	3
C.I.5. Zboží	9 822		9 822	6 549
C.I.6. Poskytnuté zálohy na zásoby	1 210		1 210	22 245
C.II. Dlouhodobé pohledávky	15 455	-293	15 162	9 128
C.II.1. Pohledávky z obchodních vztahů	86		86	27
C.II.5. Dlouhodobé poskytnuté zálohy	5 983		5 983	3 273
C.II.7. Jiné pohledávky	9 386	-293	9 093	5 828
C.III. Krátkodobé pohledávky	5 335 395	-93 617	5 241 778	4 490 273
C.III.1. Pohledávky z obchodních vztahů	3 299 723	-88 461	3 211 262	2 933 585
C.III.6. Stát – daňové pohledávky	108 606		108 606	26 575
C.III.7. Krátkodobé poskytnuté zálohy	325 368		325 368	233 498
C.III.8. Dohadné účty aktivní	1 553 407		1 553 407	1 257 979
C.III.9. Jiné pohledávky	48 291	-5 156	43 135	38 636
C.IV. Krátkodobý finanční majetek	2 042 450		2 042 450	1 841 094
C.IV.1. Peníze	104 569		104 569	83 768
C.IV.2. Účty v bankách	1 935 773		1 935 773	1 755 218
C.IV.3. Krátkodobé cenné papíry a podíly	2 108		2 108	2 108
D. I. Časové rozlišení	111 558		111 558	84 154
D.I.1. Náklady příštích období	70 185		70 185	83 190
D.I.2. Komplexní náklady příštích období	62		62	62
D.I.3. Příjmy příštích období	41 311		41 311	902

↓	K 31. 12. → V TISÍCÍCH KČ	2006	2005
	PASIVA CELKEM	52 979 967	50 013 419
A.	Vlastní kapitál	36 446 972	37 151 210
A.I.	Základní kapitál	20 000 000	20 000 000
A.I.1.	Základní kapitál	20 000 000	20 000 000
A.II.	Kapitálové fondy	16 602 066	19 034 484
A.II.1.	Emisní ážio	16 733 120	19 172 917
A.II.2.	Ostatní kapitálové fondy	-843 996	-764 996
A.II.3.	Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků	712 942	626 563
A.III.	Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku	294 305	252 659
A.III.2.	Statutární a ostatní fondy	294 305	252 659
A.IV.	Výsledek hospodaření minulých let		-1 546 139
A.IV.2.	Neuhrazená ztráta minulých let		-1 546 139
A.V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	-449 399	-589 794
B.	Cizí zdroje	16 298 810	12 663 303
B.I.	Rezervy	136 298	130 441
B.I.4.	Ostatní rezervy	136 298	130 441
B.II.	Dlouhodobé závazky	4 449 456	3 090 339
B.II.5.	Dlouhodobé přijaté zálohy	255 274	534
B.II.9.	Jiné závazky	4 194 182	3 089 805
B.III.	Krátkodobé závazky	8 765 209	7 477 045
B.III.1.	Závazky z obchodních vztahů	5 200 935	3 842 468
B.III.4.	Závazky ke společníkům, členům družstva a k účastníkům sdružení		67 140
B.III.5.	Závazky k zaměstnancům	1 105 735	1 224 256
B.III.6.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	562 278	581 672
B.III.7.	Stát – daňové závazky a dotace	183 332	248 383
B.III.8.	Krátkodobé přijaté zálohy	426 543	336 615
B.III.10.	Dohadné účty pasivní	1 285 855	1 175 342
B.III.11.	Jiné závazky	531	1 169
B.IV.	Bankovní úvěry a výpomoci	2 947 847	1 965 478
B.IV.1.	Bankovní úvěry dlouhodobé	1 972 248	1 422 839
B.IV.2.	Krátkodobé bankovní úvěry	975 599	542 639
C. I.	Časové rozlišení	234 185	198 906
C.I.1.	Výdaje příštích období	126 984	99 480
C.I.2.	Výnosy příštích období	107 201	99 426

VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY V DRUHOVÉM ČLENĚNÍ

↓	OBDOBÍ KONČÍCÍ K 31. 12. → V TISÍCÍCH Kč	2006	2005
I.	Tržby za prodej zboží	139 899	146 494
A.	Náklady vynaložené na prodané zboží	107 098	115 192
+	Obchodní marže	32 801	31 302
II.	Výkony	37 179 717	35 173 616
II.1.	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	36 655 743	34 901 280
II.2.	Změna stavu zásob vlastní činnosti	63 448	5 454
II.3.	Aktivace	460 526	266 882
B.	Výkonová spotřeba	22 699 246	20 155 233
B.1.	Spotřeba materiálu a energie	7 381 182	6 972 911
B.2.	Služby	15 318 064	13 182 322
+	Přidaná hodnota	14 513 272	15 049 685
C.	Osobní náklady	21 402 923	22 181 684
C.1.	Mzdové náklady	15 505 856	16 204 660
C.2.	Odměny členům orgánů společnosti a družstva	3 436	3 312
C.3.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	5 163 108	5 341 499
C.4.	Sociální náklady	730 523	632 213
D.	Daně a poplatky	74 727	95 618
E.	Odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	2 543 968	2 394 564
III.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu	1 761 035	1 026 747
III.1.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	1 323 212	767 098
III.2.	Tržby z prodeje materiálu	437 823	259 649
F.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku a materiálu	1 008 701	606 551
F.1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	719 562	390 462
F.2.	Prodaný materiál	289 139	216 089
G.	Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti a komplexních nákladů příštích období	-290 025	-351 849
IV.	Ostatní provozní výnosy	8 344 888	8 560 021
H.	Ostatní provozní náklady	560 488	516 112
°	Provozní výsledek hospodaření	-681 587	-806 227
VI.	Tržby z prodeje cenných papírů a podílů	20 000	35 914
J.	Prodané cenné papíry a podíly	1 320	6 240
VII.	Výnosy z dlouhodobého finančního majetku	10 471	3 955
VII.3.	Výnosy z ostatního dlouhodobého finančního majetku	10 471	3 955
X.	Výnosové úroky	17 108	10 745
N.	Nákladové úroky	123 531	20 731
XI.	Ostatní finanční výnosy	465 622	470 711
O.	Ostatní finanční náklady	257 842	277 915
°	Finanční výsledek hospodaření	130 508	216 439
°°	Výsledek hospodaření za běžnou činnost	-551 079	-589 788
XIII.	Mimořádné výnosy	112 655	116
R.	Mimořádné náklady	10 975	122
°	Mimořádný výsledek hospodaření	101 680	-6
°°°	Výsledek hospodaření za účetní období (+/-)	-449 399	-589 794
°°°°	Výsledek hospodaření před zdaněním	-449 399	-589 794

PŘEHLED O ZMĚNÁCH VLASTNÍHO KAPITÁLU

	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
↓ OBDOBÍ KONČÍCÍ K 31. 12. → V TISÍCÍCH Kč								
Stav k 31. 12. 2004	20 000 000	19 500 000	-444 064		66 144	-924 867	-621 272	37 575 941
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
Stav k 31. 12. 2005	20 000 000	19 172 917	-764 996	626 563	252 659	-1 546 139	-589 794	37 151 210
Úhrada ztráty za roky 2003–2005 na vrub emisního ážia		-2 135 933				1 546 139	589 794	
Tvorba sociálního fondu na vrub emisního ážia		-303 864			303 864			
Tvorba sociálního fondu – ostatní					18 322			18 322
Čerpání sociálního fondu					-280 540			-280 540
Přecenění dlouhodobého finančního majetku				86 379				86 379
Výsledek hospodaření za běžné období							-449 399	-449 399
Ostatní			-79 000					-79 000
Stav k 31. 12. 2006	20 000 000	16 733 120	-843 996	712 942	294 305		-449 399	36 446 972

PŘEHLED O PENĚŽNÍCH TOCÍCH

↓	OBDOBÍ KONČÍCÍ K 31. 12. → V TISÍCÍCH KČ	2006	2005
P.	Počáteční stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	1 841 094	2 111 980
	Peněžní toky z hlavní výdělečné činnosti (provozní činnost)		
Z.	Výsledek hospodaření za běžnou činnost před zdaněním	-551 079	-589 788
A.1.	Úpravy o nepeněžní operace	1 740 359	1 670 422
A.1.1.	Odpisy stálých aktiv	2 549 949	2 396 580
A.1.2.	Změna stavu opravných položek a rezerv	-290 025	-351 849
A.1.3.	Zisk (ztráta) z prodeje stálých aktiv	-622 330	-406 310
A.1.4.	Výnosy z dividend a podílů na zisku	-10 471	-3 955
A.1.5.	Nákladové a výnosové úroky	106 423	9 986
A.1.6.	Opravy o ostatní nepeněžní operace	6 813	25 970
A.°	Čistý provozní peněžní tok před změnami pracovního kapitálu	1 189 280	1 080 634
A.2.	Změna stavu pracovního kapitálu	807 058	590 253
A.2.1.	Změna stavu pohledávek a časového rozlišení aktiv	-767 848	-108 332
A.2.2.	Změna stavu závazků a časového rozlišení pasiv	1 474 502	792 409
A.2.3.	Změna stavu zásob	100 404	-93 824
A.°°	Čistý provozní peněžní tok před zdaněním a mimořádnými položkami	1 996 338	1 670 887
A.3.	Vyplacené úroky	-92 379	-20 731
A.4.	Přijaté úroky	17 108	10 736
A.6.	Příjmy a výdaje spojené s mimořádnými účetními případy	101 680	-6
A.7.	Přijaté dividendy a podíly na zisku	10 471	3 955
A.°°°	Čistý peněžní tok z provozní činnosti	2 033 218	1 664 841
	Peněžní toky z investiční činnosti		
B.1.	Výdaje spojené s nabytím stálých aktiv	-5 254 945	-4 980 971
B.2.	Příjmy z prodeje stálých aktiv	1 343 350	803 013
B.°°°	Čistý peněžní tok z investiční činnosti	-3 911 595	-4 177 958
	Peněžní toky z finančních činností		
C.1.	Změna stavu závazků z financování	2 341 488	2 381 673
C.2.	Dopady změn vlastního kapitálu	-261 755	-139 442
C.2.3.	Peněžní dary, dotace a příspěvky do soc. fondu	18 785	11 488
C.2.5.	Přímé platby na vrub fondů	-280 540	-150 930
C.°°°	Čistý peněžní tok z finanční činnosti	2 079 733	2 242 231
F.	Čistá změna peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	201 356	-270 886
R.	Konečný stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	2 042 450	1 841 094

PŘÍLOHA ÚČETNÍ UZÁVĚRKY ČD, a.s.
OBSAH

1.	Obecné informace	132	4.4.	Zásoby	149
1.1.	Obecné informace	132	4.5.	Krátkodobé pohledávky	149
1.2.	Předmět činnosti	132	4.5.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	149
1.3.	Organizační struktura	132	4.5.2.	Pohledávky ke spřízněným osobám	150
1.4.	Orgány společnosti	133	4.5.3.	Daňové pohledávky	150
1.5.	Založení a vznik společnosti	134	4.5.4.	Poskytnuté zálohy	150
2.	Účetní metody a obecné účetní zásady	135	4.6.	Dohadné účty aktivní	150
3.	Přehled významných účetních pravidel a postupů	136	4.7.	Vlastní kapitál	151
3.1.	Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	136	4.8.	Rezervy	151
3.2.	Dlouhodobý finanční majetek	137	4.9.	Dlouhodobé závazky	152
3.3.	Zásoby	137	4.10.	Krátkodobé závazky	152
3.4.	Pohledávky	138	4.10.1.	Závazky z obchodních vztahů	152
3.5.	Závazky	138	4.10.2.	Závazky ke spřízněným osobám	152
3.6.	Úvěry	138	4.10.3.	Závazky z nesplacených vkladů	153
3.7.	Vlastní kapitál	138	4.10.4.	Daňové závazky a dotace	153
3.8.	Rezervy	139	4.10.5.	Přijaté zálohy	153
3.9.	Transakce v cizích měnách	139	4.11.	Dohadné účty pasivní	153
3.10.	Finanční leasing	139	4.12.	Bankovní úvěry	153
3.11.	Daně z příjmů	140	4.13.	Daň z příjmu	154
3.11.1.	Splatná daň	140	4.13.1.	Splatná daň	154
3.11.2.	Odložená daň	140	4.13.2.	Odložená daň	154
3.12.	Snížení hodnoty	140	4.14.	Časové rozlišení pasiv	154
3.13.	Smluvní pokuty a úroky z prodlení	140	4.15.	Tržby za vlastní výkony a služby	155
3.14.	Finanční deriváty	140	4.16.	Transakce se spřízněnými osobami	155
3.15.	Státní dotace a úhrady závazků veřejné služby ze státního rozpočtu a z rozpočtů krajů	140	4.16.1.	Výnosy realizované se spřízněnými osobami*	155
3.16.	Výnosy	141	4.16.2.	Nákupy realizované se spřízněnými osobami*	156
3.17.	Použití odhadů	141	4.16.3.	Nákupy a prodeje dlouhodobého nehmotného, hmotného a finančního majetku se spřízněnými osobami*	157
3.18.	Mimořádné náklady a mimořádné výnosy	141	4.17.	Spotřebované nákupy	158
3.19.	Změny v účetních odhadech	141	4.18.	Služby	158
3.20.	Změny v účetních metodách	141	4.19.	Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti	158
3.21.	Přehled o peněžních tocích	141	4.20.	Ostatní provozní výnosy	159
4.	Doplňující údaje k rozvaze a výkazu zisku a ztráty	142	4.21.	Ostatní provozní náklady	159
4.1.	Dlouhodobý nehmotný majetek	142	4.22.	Ostatní finanční výnosy a náklady	159
4.2.	Dlouhodobý hmotný majetek	143	4.23.	Mimořádné výnosy a náklady	159
4.2.1.	Majetek daný do zástavy	145	5.	Zaměstnanci, vedení společnosti a statutární orgány	160
4.2.2.	Dlouhodobý hmotný majetek neuvedený v rozvaze	145	6.	Podmíněné a další neuvedené závazky v účetnictví	161
4.2.3.	Investiční dotace	145	7.	Další informace	162
4.2.4.	Majetek ve finančním pronájmu	145	7.1.	Významné faktory ovlivňující činnost společnosti	162
4.3.	Dlouhodobý finanční majetek	146	7.2.	Vztahy se SŽDC	163
4.3.1.	Podíly v ovládaných a řízených osobách	146	7.3.	Události mezi rozvahovým dnem a okamžikem sestavení účetní závěrky	164
4.3.2.	Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	148			
4.3.3.	Ostatní dlouhodobé cenné papíry a podíly	148			

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. 2006. Účetním obdobím je kalendářní rok – od 1. 1. 2006 do 31. 12. 2006.

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 (dále jen „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. 2006

	FUNKCE	JMÉNO
Řídicí výbor	Předseda	Ing. Ondřej Jašek
	Místopředseda	Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D.
	Člen	JUDr. Pavel Škvára, MBA
	Člen	Doc. Ing. Jiří Volf, CSc.
	Člen	Ing. Miroslav Kalous
	Člen	Mgr. Petr Polák
	Člen	Ing. Bohumil Haase

Nové složení řídicího výboru ČD, a.s., k 7. 3. 2007

	FUNKCE	JMÉNO
Řídicí výbor	Předseda	Ing. Petr Šlegr
	Místopředseda	Mgr. Rudolf Vyčichla
	Člen	Ing. Emanuel Šíp
	Člen	Ing. Miroslav Müller
	Člen	Ing. Miroslav Kalous
	Člen	Mgr. Petr Polák
	Člen	Ing. Bohumil Haase

	FUNKCE	JMÉNO
Představenstvo	Předseda	Ing. Josef Bazala
	Člen	Ing. Petr David, Ph.D.
	Člen	Ing. Vladimír Filip
	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.

Složení dozorčí rady do 19. 4. 2007

	FUNKCE	JMÉNO
Dozorčí rada	Předseda	Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D.
	Člen	PhDr. Jan Bitter
	Člen	Ing. Jaromír Dušek
	Člen	Ing. František Formánek
	Člen	Ing. Tomáš Chalánek
	Člen	Miroslav Kapoun
	Člen	Ing. Karel Korytář
	Člen	Jiří Kratochvíl
	Člen	Ing. František Vašítek

Změny ve složení dozorčí rady v roce 2007:

Řídící výbor Českých drah, a.s., dne 19. 4. 2007 odvolal členy dozorčí rady ČD, a.s., Ing. Františka Formánka, Miroslava Kapouna, Ing. Karla Korytáře a Ing. Františka Vašítku.

Řídící výbor Českých drah, a.s., s účinností od 20. 4. 2007 zvolil nové členy dozorčí rady ČD, a.s., Ing. Karla Březinu, Ing. Jana Černoorského, Zdeňka Proseka a JUDr. Martina Romana.

1.5. → Založení a vznik společnosti

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

SŽDC převzala převážně majetek tvořící železniční dopravní cestu, zatímco společnost převzala převážně majetek sloužící k provozování železniční dopravy a k 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 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., č. 57/2006 Sb., č. 81/2006 Sb., č. 230/2006 Sb., č. 264/2006 Sb. a vyhláškou č. 500/2002 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 563/1991 Sb. 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 č. 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, 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 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) 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 věčně 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 rozumí 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.

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 jejich 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 případně 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 a k pohledávkám přihlášeným do konkurzního a vyrovnávacího řízení, k pohledávkám po zahájení soudního řízení proti dlužníkovi, případně v odlišné výši dle individuálního posouzení pohledávky. Společnost netvoří opravné položky k pohledávkám k dceřiným společnostem a SŽDC, s. o.

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 i k 31. 12. následujících let včetně 31. 12. 2006 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 2006. V roce 2005 a 2006 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 uskutečněnou do data účetní závěrky.

Rezerva na pravděpodobný dopad soudních sporů je tvořena na základě odhadu předpokládaných výsledků současných soudních sporů.

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

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.

V roce 2006 byla nově vytvořena rezerva na bonusy pro zákazníky v nákladní přepravě vztahující se k objemu přepravy za rok 2006.

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.

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.

Společnost v účetním období roku 2006 vykazuje účetní i daňovou ztrátu.

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 bude daňový závazek nebo pohledávka uplatněn. Rozvahový přístup znamená, že závazková metoda vychází z přechodných rozdílů, jimiž jsou rozdíly mezi daňovou základnou aktiv, popřípadě pasiv, a vyšší 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 z 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 z rozpočtů krajů, dotace doprovodného sociálního programu a úhrada prokazatelné ztráty ze žakovského 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 stanovilo tyto odhady a předpoklady na základě všech jemu dostupných relevantních informací. Nicméně, jak vyplývá z podstaty odhadu, skutečné hodnoty v budoucnu se mohou od těchto odhadů odlišovat.

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. Na vrub těchto nákladů a výnosů se účtují například opravy nákladů a výnosů minulých účetních období, pokud jde o významné položky.

3.19. → Změny v účetních odhadech

Společnost změnila účetní odhad při tvorbě opravných položek k nákladním vozům. V účetní závěrce k 31. 12. 2005 společnost odhadovala zisk z materiálu získaného rozebráním vyřazeného nákladního vozu v průměrné výši 15 tisíc Kč a tuto hodnotu použila při posouzení opravných položek k nákladním vozům. Výše zisku byla odhadnuta na základě předpokládaných výnosů snížených o předpokládané náklady na rozebrání vozu. V roce 2006 společnost pro stanovení opravných položek použila hodnotu 53 tis. Kč jako hodnotu zpětně získatelnou při vyřazení vozu k likvidaci. Tato změna hodnoty pro posouzení opravných položek nastala v důsledku změny způsobu likvidace zastaralých či nepotřebných vozů. Společnost začala v roce 2006 využívat služeb externích společností, a tak došlo ke snížení podílu vlastních nákladů na procesu likvidace vozů. Změna odhadu způsobená tímto vlivem vedla k poklesu opravných položek k dlouhodobému majetku ve výši 117 mil. Kč.

3.20 → Změny v účetních metodách

Společnost se v roce 2006 neodchylovala od účetních metod užitých v předcházejícím účetním období.

3.21. → 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. 2006	31. 12. 2005
Pokladní hotovost a peníze na cestě	104 569	83 768
Účty v bankách	1 935 773	1 755 218
Krátkodobé cenné papíry a podíly	2 108	2 108
Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty celkem	2 042 450	1 841 094

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	PŘÍRŮSTKY	ÚBYTKY	STAV	PŘÍRŮSTKY	ÚBYTKY	STAV
	K 1. 1. 2005			K 31. 12. 2005			K 31. 12. 2006
Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	103 299	0	702	102 597	160	0	102 757
Software	767 307	5 170	85 362	687 115	88 088	2 214	772 989
Ocenitelná práva	1 730 302	0	943	1 729 359	0	0	1 729 359
Jiný majetek	942	0	0	942	119	0	1 061
Nedokončený majetek	116 635	242 059	5 170	353 524	255 847	88 367	521 004
Celkem	2 718 485	247 229	92 177	2 873 537	344 214	90 581	3 127 170

ÚDAJE V TIS. KČ

OPRÁVKY	STAV	PŘÍRŮSTKY	ÚBYTKY	STAV	PŘÍRŮSTKY	ÚBYTKY	STAV
	K 1. 1. 2005			K 31. 12. 2005			K 31. 12. 2006
Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	102 545	52	0	102 597	53	0	102 650
Software	725 969	31 564	85 362	672 171	20 829	2 214	690 786
Ocenitelná práva	1 730 244	59	944	1 729 359	0	0	1 729 359
Jiný majetek	942	0	0	942	20	0	962
Nedokončený majetek	0	0	0	0	0	0	0
Celkem	2 559 700	31 675	86 306	2 505 069	20 902	2 214	2 523 757

ÚDAJE V TIS. KČ

ZŮSTATKOVÁ HODNOTA	STAV K 1. 1. 2005	STAV K 31. 12. 2005	STAV K 31. 12. 2006
Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	754	0	107
Software	41 338	14 944	82 203
Ocenitelná práva	58	0	0
Jiný majetek	0	0	99
Nedokončený majetek	116 635	353 524	521 004
Celkem	158 785	368 468	603 413

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

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

Největšími přírůstky v roce 2006 byly nové moduly programu SAP (180 mil. Kč) a program PARIS (22 mil. Kč).

4.2. → Dlouhodobý hmotný majetek

ÚDAJE V TIS. Kč

POŘIZOVACÍ CENA	STAV	PŘÍRŮSTKY	ÚBYTKY	STAV	PŘÍRŮSTKY	ÚBYTKY	STAV
	K 1. 1. 2005			K 31. 12. 2005			K 31. 12. 2006
Pozemky	8 022 699	68 937	659 258	7 432 378	30 409	270 434	7 192 353
Stavby	21 134 600	791 110	759 850	21 165 860	1 165 616	279 972	22 051 504
Samostatné movité věci	50 999 969	1 941 952	2 350 871	50 591 050	7 664 957	2 281 772	55 974 235
Stroje, zařízení a inventář	6 855 348	168 469	1 196 143	5 827 674	330 375	464 207	5 693 842
Dopravní prostředky	43 822 794	1 772 269	1 129 472	44 465 591	7 333 501	1 805 182	49 993 910
Ostatní	321 827	1 214	25 256	297 785	1 081	12 383	286 483
Jiný majetek	4 350	192	0	4 542	0	0	4 542
Nedokončený majetek	2 058 057	5 422 208	2 802 191	4 678 074	4 997 084	8 860 981	814 177
Zálohy	2 440 510	1 180 599	1 926 272	1 694 837	831 787	882 466	1 644 158
Celkem	84 660 185	9 404 998	8 498 442	85 566 741	14 689 853	12 575 625	87 680 969

ÚDAJE V TIS. Kč

OPRÁVKY	STAV	PŘÍRŮSTKY	ÚBYTKY	STAV	PŘÍRŮSTKY	ÚBYTKY	STAV
	K 1. 1. 2005			K 31. 12. 2005			K 31. 12. 2006
Stavby	11 591 971	841 110	755 850	11 677 231	427 907	177 179	11 927 959
Samostatné movité věci	34 411 439	1 930 887	2 136 257	34 206 069	2 560 245	2 181 351	34 584 963
Stroje, zařízení a inventář	5 414 393	282 669	1 068 884	4 628 178	283 746	462 922	4 449 002
Dopravní prostředky	28 804 396	1 562 960	991 261	29 376 095	2 223 142	1 706 046	29 893 191
Ostatní	192 650	85 258	76 112	201 796	53 357	12 383	242 770
Jiný majetek	402	6	14	394	8	0	402
Nedokončený majetek	0	0	0	0	0	0	0
Zálohy	0	0	0	0	0	0	0
Celkem	46 003 812	2 772 003	2 892 121	45 883 694	2 988 160	2 358 530	46 513 324

ÚDAJE V TIS. Kč

OPRAVNÉ POLOŽKY	STAV	PŘÍRŮSTKY	ÚBYTKY	STAV	PŘÍRŮSTKY	ÚBYTKY	STAV
	K 1. 1. 2005			K 31. 12. 2005			K 31. 12. 2006
Pozemky	7 420	4 526	7 420	4 526	3 277	4 526	3 277
Stavby	134 225	82 756	134 225	82 756	70 702	82 756	70 702
Samostatné movité věci	783 117	533 283	783 117	533 283	304 462	533 283	304 462
Stroje, zařízení a inventář	3 304	5 983	3 304	5 983	2 887	5 983	2 887
Dopravní prostředky	779 813	527 300	779 813	527 300	301 575	527 300	301 575
Ostatní	0	0	0	0	0	0	0
Jiný majetek	8	0	0	8	0	8	0
Nedokončený majetek	0	0	0	0	0	0	0
Zálohy	0	0	0	0	0	0	0
Celkem	924 770	620 565	924 762	620 573	378 441	620 573	378 441

ÚDAJE V TIS. KČ			
ZŮSTATKOVÁ HODNOTA	STAV K 1. 1. 2005	STAV K 31. 12. 2005	STAV K 31. 12. 2006
Pozemky	8 015 279	7 427 852	7 189 076
Stavby	9 408 404	9 405 873	10 052 843
Samostatné movité věci	15 805 413	15 851 698	21 084 810
Stroje, zařízení a inventář	1 437 651	1 193 513	1 241 953
Dopravní prostředky	14 238 585	14 562 196	19 799 144
Ostatní	129 177	95 989	43 713
Jiný majetek	3 940	4 140	4 140
Nedokončený majetek	2 058 057	4 678 074	814 177
Zálohy	2 440 510	1 694 837	1 644 158
Celkem	37 731 603	39 062 474	40 789 204

Pozemky a stavby jsou představovány zejména nemovitostmi železniční stanice a depy kolejových vozidel (včetně kolejíšť v obvodu železničních stanic 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 kolejová vozidla, 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). Jak je uvedeno v bodě 3.19., snížení opravných položek k dlouhodobému hmotnému majetku je způsobeno aktualizací odhadu budoucí využitelnosti a reálné hodnoty majetku, zejména kolejových vozidel.

Nejvýznamnějšími položkami poskytnutých záloh na dlouhodobý hmotný majetek je částka 802 210 tis. Kč tvořená poskytnutými zálohami na pořízení osobních železničních vozů řad Ampz a Bmz (vozy 1. a 2. třídy) a částka 617 586 tis. Kč tvořená poskytnutými zálohami na pořízení elektrických třísisystémových lokomotiv řady 380.

Mezi největší úbytky hmotného majetku patřilo vyřazení osobních vozů v zůstatkové hodnotě 127 724 tis. Kč a nákladních vozů v zůstatkové hodnotě 330 761 tis. Kč, a to prodejem na zpětný leasing společnosti ING Lease (C.R.), s.r.o. Dále byly prodány nákladní vozy společnosti Čechofracht v zůstatkové hodnotě 49 467 tis. Kč. Dalším významným úbytkem je vyřazení budov a pozemků v důsledku prodeje tohoto majetku SŽDC v rámci narovnání majetkoprávních vztahů v zůstatkové ceně 90 783 tis. Kč.

Největšími přírůstky hmotného majetku bylo zařazení elektrických jednotek řady 471 v hodnotě 1 365 112 tis. Kč a elektrických jednotek řady 680 (Pendolino) v hodnotě 4 625 791 tis. Kč.

4.2.1. → Majetek daný do zástavy

Společnost vlastní majetek, k němuž bylo zřízeno zástavní právo, a to k elektrickým jednotkám řady 471 v pořizovací ceně 1 234 625 tis. Kč.

4.2.2. → Dlouhodobý hmotný majetek neuvedený v rozvaze

Celková hodnota dlouhodobého hmotného majetku neuvedeného v rozvaze k 31. 12. 2006 je 1 635 mil. Kč (1 435 mil. Kč k 31. 12. 2005). 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

Investiční dotace přijaté v roce 2006 činí 455 212 tis. Kč. Z toho dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury v roce 2006 činí 218 271 tis. Kč (v roce 2005 činily 443 864 tis. Kč).

4.2.4. → Majetek ve finančním pronájmu

ÚDAJE V TIS. Kč

	DATUM ZAHÁJENÍ	DOBA TRVÁNÍ (V MĚSÍCÍCH)	CELKOVÁ HODNOTA LEASINGU	UHRAZENO V ROCE 2005	UHRAZENO V ROCE 2006	SPLATNO V ROCE 2007	SPLATNO V DALŠÍCH LETECH
Analyzátor AU	06/2003	36	2 095	1 163	698	234	0
Nákladní železniční vozy							
– vozy Sggmrss	10/2005	96	145 613	4 396	18 202	18 202	104 813
– vozy Tadnss & Tadgnss	04/2006	96	294 719	0	17 024	36 747	240 948
– vozy Habbillnss	12/2005	96	866 711	0	82 770	107 212	676 729
– vozy Zacns	04/2006	96	81 276	0	6 209	10 160	64 907
– vozy Sgnss	12/2006	123	418 263	0	0	31 369	386 894
Motorové vozy řady 854	01/2006	126	311 176	0	12 966	31 117	267 093
Lokomotivy řady 709	12/2006	120	58 940	0	0	5 895	53 045
			2 178 793	5 559	137 869	240 936	1 794 429

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. 2006

ÚDAJE V TIS. KČ

OBCHODNÍ FIRMA	SÍDLO	POŘIZOVACÍ CENA	PŘECENĚNÍ	VLASTNICKÝ PODÍL V %	VLASTNÍ KAPITÁL SPOL	VÝSLEDEK HOSPODAŘENÍ 2006	OCENĚNÍ 31. 12. 2006
RAILREKLAM, spol. s r.o.	Praha 1, Klimentská 36/1652	29 250	10 003	100 %	39 253	4 095	39 253
RailReal a.s.	Praha 3, Olšanská 1a	660	-115	66 %	826	-834	545
ČD Reality a.s.	Praha 1, Hybernská 1034/5	1 020	291	51 %	2 571	856	1 311
ČD Generalvertretung GmbH	SRN Frankfurt am/M	1 592	-142	100 %	2 987	*)	1 364
Dopravní vzdělávací institut, a.s.	Praha 1, Hybernská 1014/13	3 200	2 754	100 %	5 954	1 955	5 954
Smíchov Station Development, a.s.	Praha 8, Ke Štvanici 655/ 1	1 020	-978	51 %	82	-1 185	42
ČD travel, s.r.o.	Praha 1, Hybernská 1034	7 500	-262	100 %	7 238	70	7 238
Traťová strojní společnost, a.s.	Pardubice, Hlaváčova 206	287 483	76 415	51 %	713 526	42 547	363 898
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	Praha 4, Novodvorská 1698	330 414	45 593	100 %	376 007	5 846	376 007
ČD-Telematika a.s.	Praha 3, Pernerova 2a/2819	673 152	487 067	51 %	2 274 939	25 088	1 160 219
RAILLEX, a.s.	Praha 1, Hybernská 1014/13	1 020	-15	51 %	1 970	-30	1 005
Koleje Czeskie Sp. z o.o.	Hoza 63/67, Warszawa, Polsko	761	0	100 %	761	0	761
Celkem		1 337 072	620 611				1 957 597

*) Údaj není k dispozici.

K 31. 12. 2005

ÚDAJE V TIS. KČ

OBCHODNÍ FIRMA	SÍDLO	POŘIZOVACÍ CENA	PŘECENĚNÍ	VLASTNICKÝ PODÍL V %	VLASTNÍ KAPITÁL SPOL	VÝSLEDEK HOSPODAŘENÍ 2005	OCENĚNÍ 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 %	2 721	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
Traťová strojní 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
Celkem		1 334 177	622 915				1 957 092

Majetková účast ve společnosti RAILREKLAM, spol. s r.o., vznikla na základě společenské 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 ČD, a.s., se tak stala jediným vlastníkem společnosti. RAILREKLAM, spol. s r.o., navýšila 6. 2. 2004 základní kapitál na 13,5 mil. Kč. 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 ČD, a.s., získala akcie společnosti RailReal a.s. na základě darovacích smluv ze dne 20. 12. 2000. Hlavním předmětem podnikání je projektování a inženýrská činnost v investiční výstavbě.

ČD-Telematika a.s., základní předmět podnikání – poskytování telekomunikačních služeb, software a poradenství, montáž, údržba a servis.

Společnost ČD, a.s., navýšila svůj podíl ve společnosti ČD-Telematika a.s. ze 40 % na 51 % vkladem části podniku, zápis v OR 4. 5. 2005.

Valná hromada ČD-Telematika a.s. dne 28. 6. 2006 rozhodla o snížení základního kapitálu o částku 332 644 tis. Kč, a to úplatným vzetím akcií z oběhu. Toto snížení základního kapitálu nebylo k 31. 12. 2006 zapsáno v obchodním rejstříku. Zápis do obchodního rejstříku byl proveden dne 13. 2. 2007 a podíl Českých drah, a.s., v této společnosti se zvýšil na 59,31 %.

Společnost ČD Reality a.s. vznikla zápisem do obchodního rejstříku dne 16. 11. 2004. Zabývá se inženýrskou činností v investiční výstavbě, přípravou a realizací revitalizačních projektů a dalších souvisejících činností.

Společnost ČD Generalvertretung GmbH vznikla zápisem do obchodního rejstříku dne 11. 10. 2004. Zabývá se zastupováním obchodních a ostatních zájmů ČD, a.s., v zahraničí, zejména uzavíráním a zprostředkováním smluv v oblasti nákladní přepravy.

Traťová strojní společnost, a.s., zápis v OR 1. 1. 2005, základním předmětem podnikání jsou údržba a opravy železničního svršku, provoz, opravy a rekonstrukce traťových strojů. Společnost byla založena vkladem části podniku společnosti České dráhy, a.s. Dne 15. 12. 2005 byla uzavřena smlouva o vkladu společnosti OHL ŽS, a.s. (bývalá ŽS Brno, a.s.), do společnosti Traťová strojní společnost. Tímto vkladem došlo ke snížení podílu Českých drah ze 100 % na 51 %. Zvýšený základní kapitál byl v obchodním rejstříku zapsán dne 15. února 2006.

Výzkumný Ústav Železniční, a.s., zápis v OR 1. 7. 2005, základní předmět podnikání – zkušebnictví, 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 a poskytování služeb v oblasti cestovního ruchu.

České dráhy, a.s., jako jediný vlastník společnosti ČD travel, s.r.o., dne 10. 10. 2006 schválily zvýšení základního kapitálu společnosti o 7 mil. Kč peněžitým vkladem OSŽ, které se tak stalo novým společníkem v ČD travel, s.r.o. V obchodním rejstříku bylo zapsáno 8. 3. 2007. K tomuto datu se snížila účast Českých drah, a.s., ve společnosti ČD travel, s.r.o., na 51,7 %.

Dopravní vzdělávací institut, a.s., zápis v OR 21. 9. 2005, základní předmět podnikání – pořádání odborných kurzů, školení a jiných vzdělávacích akcí včetně lektorské činnosti, výuka jazyků.

V roce 2006 se počet ovládaných a řízených osob zvýšil proti roku 2005 o 2 společnosti na celkový počet 12. Nově vznikly:

- RAILLEX, a.s., zápis v OR 17. 6. 2006, základní předmět podnikání – skladování zboží a manipulace s nákladem.
- Koleje Czeskie Sp. z o.o., zápis v OR 18. 12. 2006. Zabývá se zastupováním obchodních a ostatních zájmů ČD, a.s., v zahraničí, zejména uzavíráním a zprostředkováním smluv v oblasti nákladní přepravy.

4.3.2. → Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem

K 31. 12. 2006

ÚDAJE V TIS. Kč

OBCHODNÍ FIRMA	SÍDLO	POŘIZOVACÍ CENA	PŘECENĚNÍ	VLASTNICKÝ PODÍL V %	VLASTNÍ KAPITÁL	VÝSLEDEK SPOL. HOSPO- DÁŘENÍ 2006	OCENĚNÍ 31. 12. 2006
CR-City a.s.	Praha 3, Olšanská 1a	680	247	34 %	2 727	2 391	927
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	Praha 1, Opletalova 6	822	3 701	20 %	22 612	-5 796	4 522
Masaryk Station Development, a.s.	Praha 3, Olšanská 1a	680	-759	34 %	-231	-330	0
Jídelní a lůžkové vozy, a.s.	Praha 4, Chodovská 3/228	20 000	89 150	38,79 %	281 386	12 227	109 150
Celkem		22 182	92 339				114 599

K 31. 12. 2005

ÚDAJE V TIS. Kč

OBCHODNÍ FIRMA	SÍDLO	POŘIZOVACÍ CENA	PŘECENĚNÍ	VLASTNICKÝ PODÍL V %	VLASTNÍ KAPITÁL	VÝSLEDEK SPOL. HOSPO- DÁŘENÍ 2005	OCENĚNÍ 31. 12. 2005
CR-City a.s.	Praha 3, Olšanská 1a	680	-566	34 %	336	-263	114
BOHEMIAKOMBI, spol. 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
Celkem		2 182	3 647				5 829

4.3.3. → Ostatní dlouhodobé cenné papíry a podíly

ÚDAJE V TIS. Kč

DRUH CENNÉHO PAPÍRU A VKLADU	31. 12. 2006	31. 12. 2005
PRaK, a.s.	850	85
STROJEXPORT a.s.	2 300	2 300
Hit Rail B.V.	4 017	4 017
EUROFIMA	262 873	262 873
INTERCONTAINER-INTERFRIGO, o. s.	5 189	5 189
INTERNATIONALE SPEDITION DĚČÍN a.s.	8	8
Celkem	275 237	275 237

4.4. → Zásoby

ÚDAJE V TIS. Kč

	31. 12. 2006	31. 12. 2005
Náhradní díly pro stroje a zařízení	349 415	377 908
Náhradní díly a jiné součásti ke kolejovým vozidlům a lokomotivám	523 984	500 505
Ostatní náhradní díly a jiné drobné součástky	223 086	234 083
Pohonné hmoty a ostatní výrobky z ropy	19 250	35 875
Výhybky, točny, posuvny a součásti pro železniční svršek	145 642	168 296
Pracovní oděvy, pracovní obuv, ochranné pomůcky	311 979	282 386
Ostatní	279 407	354 115
Celkem pořizovací hodnota	1 852 763	1 953 168
Opravné položky	23 794	53 498
Celkem zůstatková hodnota	1 828 969	1 899 670

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 2006 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.

Dlouhodobě potřebné zásoby z hlediska jejich upotřebitelnosti v rámci celých Českých drah se soustřeďují v Zásobovacím centru Česká Třebová.

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			
2006	Brutto	2 952 440	233 280	18 841	32 719	31 816	30 627	347 283	3 299 723
	Opr. položky	0	0	0	-26 018	-31 816	-30 627	-88 461	-88 461
	Netto	2 952 440	233 280	18 841	6 701	0	0	258 822	3 211 262
2005	Brutto	2 544 110	216 789	229 798	18 965	24 008	13 668	503 228	3 047 338
	Opr. 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

4.5.2 → Pohledávky ke spřízněným osobám

ÚDAJE V TIS. KČ

NÁZEV SPOLEČNOSTI	STAV K 31. 12. 2006	STAV K 31. 12. 2005
Krátkodobé pohledávky		
– z obchodních vztahů		
ČD-Telematika a.s.	11 509	9 992
Traťová strojní společnost, a.s.	27 183	6 806
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	997	2 596
Jídelní a lůžkové vozy, a.s.	627	1 317
Celkem krátkodobé pohledávky ke spřízněným osobám*	40 316	20 711
Pohledávky k ostatním společnostem	3 259 407	3 026 627
Krátkodobé pohledávky z obchodních vztahů celkem brutto	3 299 723	3 047 338
Opravná položka k pohledávkám	88 461	113 753
Krátkodobé pohledávky z obchodních vztahů celkem netto	3 211 262	2 933 585

* Pohledávky k ostatním spřízněným osobám kromě výše zmíněných jsou považovány za nevýznamné a byly zahrnuty mezi pohledávky k ostatním společnostem.

4.5.3. → Daňové pohledávky

Daňové pohledávky jsou tvořeny převážně pohledávkou z titulu daně z přidané hodnoty ve výši 92 249 tis. Kč k 31. 12. 2006 a 14 222 tis. Kč k 31. 12. 2005.

4.5.4. → Poskytnuté zálohy

K 31. 12. 2006 činily krátkodobé poskytnuté zálohy 325 368 tis. Kč a k 31. 12. 2005 činily 233 498 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. 2006	ZŮSTATEK K 31. 12. 2005
Nájemné za provoz vozů v zahraničí – osobní doprava	466 023	552 308
Nájemné za provoz vozů v zahraničí – nákladní doprava	229 473	224 000
Výnosy z mezinárodní přepravy	645 138	432 981
Ostatní	212 773	48 690
Dohadné účty aktivní celkem	1 553 407	1 257 979

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. 2006, které nebyly cizím železničním 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 3.7.

Přecenění dlouhodobého finančního majetku metodou ekvivalence činí 712 942 tis. Kč.

Zvýšení statutárních a ostatních fondů je představováno přidělem do sociálního fondu ve výši 322 187 tis. Kč, z toho 303 864 tis. Kč na vrub emisního ážia, ostatní tvorbu sociálního fondu ve výši 18 323 tis. Kč představují splátky půjček od zaměstnanců. Částka 303 864 tis. Kč představuje 2 % ročního objemu nákladů zúčtovaných na mzdy a náhrady mzdy za rok 2005. Do 31. 12. 2006 bylo z prostředků sociálního fondu roku 2006 vyčerpáno 280 540 tis. Kč.

Valná hromada rozhodla o úhradě ztráty společnosti za rok 2005 ve výši 589 794 tis. Kč na vrub emisního ážia v souladu s článkem 52, odst. 4, písm. b) Stanov společnosti.

Valná hromada rozhodla o úhradě neuhrazené ztráty minulých let za roky 2003 a 2004 ve výši 1 546 139 tis. Kč na vrub emisního ážia v souladu s článkem 52, odst. 4, písm. b) Stanov společnosti.

Nejvýznamnější částkou změny ostatních kapitálových fondů byl dopad přesunu nemovitostí mezi společnostmi a SŽDC. 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.

4.8. → Rezervy

ÚDAJE V TIS. Kč

	ZŮSTATEK K 1. 1. 2005	TVORBA	ČERPÁNÍ	ZŮSTATEK K 31. 12. 2005	TVORBA	ČERPÁNÍ	ZŮSTATEK K 31. 12. 2006
Rezerva na reklamace	35 197	29 437	35 197	29 437	28 155	29 437	28 155
Rezerva na renty	15 477	16 271	15 477	16 271	13 906	16 271	13 906
Rezerva na soudní spory	0	9 290	0	9 290	10 107	9 290	10 107
Rezerva na nevybranou dovolenou	132 982	75 443	132 982	75 443	46 450	75 443	46 450
Rezerva na bonusy	0	0	0	0	37 680	0	37 680
Rezervy celkem	183 656	130 441	183 656	130 441	136 298	130 441	136 298

Snížení rezervy na nevybranou dovolenou v roce 2006 bylo způsobeno zvýšeným čerpáním dovolené zaměstnanci společnosti a snížením počtu zaměstnanců.

V roce 2006 byla nově vytvořena rezerva na bonusy pro zákazníky v nákladní přepravě, která se vztahuje k obchodním smlouvám uzavřeným na rok 2006.

Všechny rezervy tvořené v roce 2006 jsou daňově neuznatelné.

4.9. → Dlouhodobé závazky

ÚDAJE V TIS. KČ

	ZŮSTATEK K 31. 12. 2006	ZŮSTATEK K 31. 12. 2005
Závazek ke společnosti EUROFIMA	3 711 770	3 045 467
Závazek k městu Karlovy Vary	44 338	44 338
Dlouhodobé přijaté zálohy	255 274	534
Dlouhodobé dodavatelské závazky	438 074	0
Dlouhodobé závazky celkem	4 449 456	3 090 339

V roce 2004 přijala společnost dlouhodobou půjčku od společnosti EUROFIMA na financování nákupu kolejových vozidel, která byla dále v roce 2006 navýšena o 30 mil. EUR. 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.

Dlouhodobé dodavatelské závazky tvoří závazky vůči dodavateli z titulu provedených oprav nákladních vozů.

Výše kapitalizovaných úroků z úvěru od společnosti EUROFIMA za rok 2006 činí 42 827 tis. Kč, za rok 2005 činila 19 371 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		
2006	Krátkodobé	4 898 118	272 445	3 087	2 573	22 854	1 858	302 817	5 200 935
2005	Krátkodobé	3 488 279	320 251	15 385	5 633	12 623	297	354 189	3 842 468

4.10.2. → Závazky ke spřízněným osobám

ÚDAJE V TIS. KČ

NÁZEV SPOLEČNOSTI	STAV K 31. 12. 2006	STAV K 31. 12. 2005
Krátkodobé pohledávky		
– z obchodních vztahů		
ČD-Telematika a.s.	332 137	218 523
Traťová strojní společnost, a.s.	11 684	21 411
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	3 664	1 487
Jídelní a lůžkové vozy, a.s.	5 812	2 104
Celkem krátkodobé závazky ke spřízněným osobám*	353 297	243 525
Závazky k ostatním společnostem	4 847 638	3 598 943
Krátkodobé závazky z obchodních vztahů celkem	5 200 935	3 842 468

* Závazky k ostatním spřízněným osobám kromě výše zmíněných jsou považovány za nevýznamné a byly zahrnuty mezi závazky k ostatním společnostem.

4.10.3. → Závazky z nesplacených vkladů

K 31. 12. 2005 vykazovala 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. K 31. 12. 2006 byl závazek splacen.

4.10.4. → Daňové závazky a dotace

Daňové závazky k 31. 12. 2006 tvoří převážně daň z příjmu fyzických osob ze závislé činnosti sražená zaměstnancům z hrubých mezd ve výši 147 256 tis. Kč (k 31. 12. 2005 činila 173 196 tis. Kč) a nevyčerpaná část investiční dotace přijatá společností od obcí ve výši 4 310 tis. Kč (k 31. 12. 2005 činila 43 642 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. 2006 činily krátkodobé přijaté zálohy 426 543 tis. Kč (k 31. 12. 2005 činily 336 615 tis. Kč) a byly tvořeny převážně zálohami na nájemné.

4.11. → Dohadné účty pasivní

ÚDAJE V TIS. Kč

	ZŮSTATEK K 31. 12. 2006	ZŮSTATEK K 31. 12. 2005
Nájemné za provoz vozů zahraničních společností v ČR – osobní doprava	435 493	514 825
Nájemné za provoz vozů zahraničních společností v ČR – nákladní doprava	102 904	105 000
Náklady z mezinárodní přepravy	455 027	190 483
Ostatní	292 431	365 034
Dohadné účty pasivní celkem	1 285 855	1 175 342

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.

4.11. → Bankovní úvěry

Dlouhodobé bankovní úvěry

ÚDAJE V TIS. Kč

BANKA	MĚNA ÚVĚRU	ZŮSTATEK K 31. 12. 2006	ZŮSTATEK K 31. 12. 2005	ÚROKOVÁ SAZBA	FORMA ZAJIŠTĚNÍ
ČSOB	EUR	1 972 248	1 422 839	3M EURIBOR + 0,5	Státní záruka
Celkem		1 972 248	1 422 839		

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. 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. 2006 byl dočerpán celý úvěrový rámec 92 065 tis. EUR. K 31. 12. 2005 bylo načerpáno 61 376 tis. EUR (jednorázově čerpáno 25. 11. 2005). 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 pouze část bankovních úvěrů, která je splatná v období delším než jeden rok od data účetní závěrky. Část bankovních úvěrů, která je splatná v období kratším než jeden rok od data účetní závěrky, je vykázána jako krátkodobý bankovní úvěr.

Krátkodobé bankovní úvěry

K 31. 12. 2006 činí část dlouhodobého úvěru splatná do jednoho roku od data účetní závěrky 281 749 tis. Kč. K 31. 12. 2005 činila část úvěru splatná do jednoho roku od data účetní závěrky 281 088 tis. Kč. Jako krátkodobý bankovní úvěr dále společnost vykazuje čerpání kontokorentního úvěru, které k 31. 12. 2006 činilo 693 850 tis. Kč a k 31. 12. 2005 činilo 261 551 tis. Kč.

Výše kapitalizovaných úroků a souvisejících poplatků z úvěru od ČSOB za rok 2006 činila 21 817 tis. Kč. Ostatní úroky z úvěru od ČSOB ve výši 37 mil. Kč jsou po zařazení elektrických jednotek řady 680 (Pendolino) do užívání vykázány jako úrokové náklady běžného období.

Výše kapitalizovaných úroků a souvisejících poplatků z úvěru od ČSOB za rok 2005 činila 26 838 tis. Kč.

4.13. → Daň z příjmu

4.13.1. → Splatná daň

Společnost od data vzniku 1. 1. 2003 vykazuje daňové ztráty. Daňová ztráta roku 2006 činí 2 243 883 tis. Kč, daňová ztráta roku 2005 byla 2 865 152 tis. Kč, daňová ztráta roku 2004 činila 2 872 030 tis. Kč (změny daňové ztráty za roky 2004 a 2005 oproti údajům v Příloze k účetní závěrce za jednotlivé roky jsou způsobeny podáním dodatečných daňových přiznání během následujících let). Rozdíl mezi účetním výsledkem hospodaření a daňovým základem je způsoben především rozdílem mezi účetními a daňovými odpisy.

4.13.2. → Odložená daň

Společnost vypočítala odloženou daňovou pohledávku z následujících titulů:

ÚDAJE V TIS. Kč

	STAV K 31. 12. 2006	STAV K 31. 12. 2005
Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	-1 390 023	-959 288
Dlouhodobý finanční majetek	0	0
Pohledávky z obchodního styku	8 418	23 352
Zásoby	5 721	12 839
Rezervy	19 249	31 306
Nezaplacené vystavené smluvní pokuty	-30 954	-23 623
Nezaplacené dodavatelské smluvní pokuty	134	23 544
Přecenění finančních investic	-171 106	-150 375
Kumulovaná daňová ztráta	2 226 540	1 657 745
Celkem odložená daňová pohledávka	667 979	615 500

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

4.14. → Časové rozlišení pasiv

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

Výnosy příštích období zahrnují zejména časové rozlišení výnosů ze slevových karet a příjem z nájemného dvou benzínových stanic pronajatých společnosti OMV, které bylo zaplaceno na 20 let dopředu.

4.15. Tržby za vlastní výkony a služby

ÚDAJE V TIS. KČ

	ROK 2006			ROK 2005		
	TUZEM.	ZAHR.	CELKEM	TUZEM.	ZAHR.	CELKEM
Tržby z nákladní přepravy	5 915 311	11 337 074	17 252 385	5 575 471	10 903 974	16 479 445
Tržby z osobní přepravy	4 198 558	1 714 440	5 912 998	3 918 749	1 519 423	5 438 172
Tržby z ostatní přepravy	63 000	0	63 000	20 346	0	20 346
Tržby za zajištění ŽDC	11 479 422	0	11 479 422	11 243 979	0	11 243 979
Tržby za zajištění modernizace a rozvoje ŽDC	0	0	0	34 817	0	34 817
Tržby za ostatní služby	1 947 938	0	1 947 938	1 684 521	0	1 684 521
Tržby za vlastní výkony a služby celkem	23 604 229	13 051 514	36 655 743	22 477 883	12 423 397	34 901 280

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 4 699 422 tis. Kč (v roce 2005 činily 4 488 040 tis. Kč) a zajištění provozuschopnosti ve výši 6 780 000 tis. Kč (v roce 2005 činily 6 755 939 tis. Kč). Vztahy mezi společností a SŽDC jsou uvedeny v bodě 7.2.

Tržby za ostatní služby zahrnují tržby za ostatní činnosti společnosti, zejména za pronájem pozemků, staveb a nebytových prostor, 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 osobami

4.16.1. → Výnosy realizované se spřízněnými osobami*)

2006

ÚDAJE V TIS. KČ

SUBJEKT	VZTAH KE SPOLEČNOSTI	MATERIÁL	SLUŽBY	OST. VÝNOSY	CELKEM
ČD-Telematika a.s.	Dceřiná společnost	61	36 620	630	37 311
Traťová strojní společnost, a.s.	Dceřiná společnost	39 083	43 347	104	82 534
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	Dceřiná společnost	47	11 919	6	11 972
Jídelní a lůžkové vozy, a.s.	Přidružená společnost	0	22 917	0	22 917
Celkem		39 191	114 803	740	154 734

2005

ÚDAJE V TIS. KČ

SUBJEKT	VZTAH KE SPOLEČNOSTI	MATERIÁL	SLUŽBY	OST. VÝNOSY	CELKEM
ČD-Telematika a.s.	Dceřiná společnost	45	27 147	1 863	29 055
Traťová strojní společnost, a.s.	Dceřiná společnost	26 750	24 286	473	51 509
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	Dceřiná společnost	13	4 025	123	4 161
Jídelní a lůžkové vozy, a.s.	Přidružená společnost	0	22 004	0	22 004
Celkem		26 808	77 462	2 459	106 729

*) Výnosy k ostatním spřízněným osobám kromě výše zmíněných jsou považovány za nevýznamné a nebyly uváděny.

4.16.2. → Nákupy realizované se spřízněnými osobami*)

2006

ÚDAJE V TIS. KČ

SUBJEKT	VZTAH KE SPOLEČNOSTI	MATERIÁL	SLUŽBY	OST. VÝNOSY	CELKEM
ČD-Telematika a.s.	Dceřiná společnost	51 628	728 252	19	779 899
Tražová strojní společnost, a.s.	Dceřiná společnost	411	40 331	0	40 742
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	Dceřiná společnost	0	4 795	0	4 795
Jídelní a lůžkové vozy, a.s.	Přidružená společnost	4 040	123 109	117	127 266
Celkem		56 079	896 487	136	952 702

2005

ÚDAJE V TIS. KČ

SUBJEKT	VZTAH KE SPOLEČNOSTI	MATERIÁL	SLUŽBY	OST. VÝNOSY	CELKEM
ČD-Telematika a.s.	Dceřiná společnost	17 238	569 059	0	586 297
Tražová 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
Jídelní a lůžkové vozy, a.s.	Přidružená společnost	502	102 516	188	103 206
Celkem		18 126	731 455	188	749 769

*) Nákupy k ostatním spřízněným osobám kromě výše zmíněných jsou považovány za nevýznamné a nebyly uváděny.

4.16.3. → Nákupy a prodeje dlouhodobého nehmotného, hmotného a finančního majetku se spřízněnými osobami^{*)}

Prodeje v roce 2006

ÚDAJE V TIS. KČ

SUBJEKT	VZTAH KE SPOLEČNOSTI	DNM	DHM
ČD-Telematika a.s.	Dceřiná společnost	0	957
Tražová strojní společnost, a.s.	Dceřiná společnost	0	66 659
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	Dceřiná společnost	0	243
Jídelní a lůžkové vozy, a.s.	Přidružená společnost	0	0
Celkem		0	67 859

Prodeje dlouhodobého nehmotného, hmotného a finančního majetku se spřízněnými subjekty nebyly v roce 2005 významné.

Nákupy v roce 2006

ÚDAJE V TIS. KČ

SUBJEKT	VZTAH KE SPOLEČNOSTI	DNM	DHM
ČD-Telematika a.s.	Dceřiná společnost	139 306	19 168
Tražová strojní společnost, a.s.	Dceřiná společnost	0	7 728
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	Dceřiná společnost	0	13 923
Jídelní a lůžkové vozy, a.s.	Přidružená společnost	0	381
Celkem		139 306	41 200

Nákupy v roce 2005

ÚDAJE V TIS. KČ

SUBJEKT	VZTAH KE SPOLEČNOSTI	DNM	DHM
ČD-Telematika a.s.	Dceřiná společnost	159 981	11 919
Tražová strojní společnost, a.s.	Dceřiná společnost	0	8 901
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	Dceřiná společnost	0	490
Jídelní a lůžkové vozy, a.s.	Přidružená společnost	0	1 100
Celkem		159 981	22 410

^{*)} Prodeje a nákupy dlouhodobého nehmotného, hmotného a finančního majetku se spřízněnými osobami kromě výše zmíněných jsou považovány za nevýznamné a nebyly uváděny.

4.17. → Spotřebované nákupy

ÚDAJE V TIS. Kč

	2006	2005
Spotřeba materiálu	2 345 204	2 216 610
Spotřeba energie	2 862 406	2 617 442
Spotřeba pohonných hmot	2 173 572	2 138 859
Spotřebované nákupy celkem	7 381 182	6 972 911

4.18. → Služby

ÚDAJE V TIS. Kč

	2006	2005
Opravy a udržování	4 183 427	3 722 721
Cestovné	248 774	256 816
Telekomunikační, datové a poštovní služby	756 258	537 844
Nájemné ostatní	99 270	79 901
Použití dopravní cesty, řízení provozu	6 034 724	5 695 136
Nájemné za železniční vozy – osobní a nákladní	1 124 204	1 145 050
Přepravné	398 265	247 254
Služby jídelních a lůžkových vozů	149 876	138 016
Služby spojené s užíváním budov	247 786	223 604
Čištění, řazení vozů	269 865	133 668
Ostatní služby	1 805 615	1 002 312
Celkem	15 318 064	13 182 322

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

4.19. → Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti

ÚDAJE V TIS. Kč

	2006	2005
Změna stavu rezerv	5 856	-53 215
Změna stavu opravných položek k pohledávkám	-24 045	57 014
Změna stavu opravných položek k dlouhodobému hmotnému majetku	-242 133	-304 197
Změna stavu opravných položek k dlouhodobému finančnímu majetku	0	-2 521
Změna stavu opravných položek k zásobám	-29 703	-48 930
Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti celkem	-290 025	-351 849

Snížení hodnoty opravné položky k dlouhodobému hmotnému majetku je komentováno v bodě 4.2. a snížení hodnoty opravné položky k zásobám v bodě 4.4.

4.20. → Ostatní provozní výnosy

ÚDAJE V TIS. KČ

	2006	2005
Úhrada ztráty z osobní dopravy ze státního rozpočtu včetně úhrady prokazatelné ztráty ze žákovského jízdného	2 535 782	2 625 704
Úhrada ztráty z osobní dopravy z rozpočtu krajů včetně úhrady prokazatelné ztráty ze žákovského jízdného	4 561 631	4 469 286
Ostatní dotace	587 037	718 734
Výnosy z odepsaných a postoupených pohledávek	72	4 240
Smluvní pokuty a úroky z prodlení	74 545	114 686
Náhrady za manka a škody	122 595	122 348
Ostatní	463 226	505 023
Ostatní provozní výnosy celkem	8 344 888	8 560 021

4.21. → Ostatní provozní náklady

ÚDAJE V TIS. KČ

	2006	2005
Smluvní pokuty a úroky z prodlení	4 942	3 921
Odpisy pohledávek a postoupené pohledávky	6 813	25 970
Manka a škody v provozní oblasti	80 205	28 990
Pojištění	165 780	165 954
Stejnokroje a paušály zaměstnancům	148 748	151 475
Náhrady škod na majetku a zdraví osob	49 642	59 262
Členské příspěvky	23 074	28 016
Ostatní provozní náklady	81 284	52 524
Ostatní provozní náklady celkem	560 488	516 112

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 2006 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

Nejvýznamnějšími položkami mimořádných výnosů roku 2006 jsou výnosy z prodeje nemovitostí, které byly realizovány v roce 2005 ve výši 112 513 tis. Kč, přičemž náklady související s tímto prodejem činily 10 485 tis. Kč.

5. → ZAMĚSTNANCI, VEDENÍ SPOLEČNOSTI A STATUTÁRNÍ ORGÁNY

Průměrný přepočtený počet zaměstnanců a členů vedení společnosti za rok 2006 a 2005 jsou následující:

2006

ÚDAJE V TIS. KČ

	POČET ZAMĚSTNANCŮ	MZDOVÉ NÁKLADY	SOC. A ZDRAV. ZABEZPEČENÍ	OSTATNÍ NÁKLADY	OSOBNÍ NÁKLADY CELKEM
Zaměstnanci	58 566	15 279 692	5 084 809	729 615	21 094 116
Vedení společnosti	257	226 164	78 299	4 344	308 807
Celkem	58 823	15 505 856	5 163 108	733 959	21 402 923

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
Celkem	65 232	16 204 660	5 341 499	635 525	22 181 684

Členům statutárních a dozorčích orgánů byly kromě možnosti využití zlevněného jízdného poskytnuty peněžní odměny ve výši 3 346 tis. Kč v roce 2006 a 3 312 tis. Kč v roce 2005. Vedení společnosti má možnost požívat naturální mzdy ve formě užití automobilů společnosti k soukromým účelům.

6. → PODMÍNĚNÉ A DALŠÍ NEUVEDENÉ ZÁVAZKY V ÚČETNICTVÍ

Společnost uzavřela dne 24. 2. 2005 rámcovou leasingovou smlouvu na nákup železničních kolejových vozidel v celkovém objemu 1,2 miliardy Kč. Všechna kolejová vozidla byla k 31. 10. 2006 převzata a v současné době probíhá jejich splácení. Jako zajišťovací instrument k uzavřeným leasingovým smlouvám České dráhy, a.s., vystavily bianko směnku s rekta doložkou ve prospěch společnosti CitiLeasing, 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.

S účinností od 1. 12. 2006 došlo k postoupení veškerých práv a převzetí veškerých závazků (postoupení pohledávek a převzetí dluhů) podle leasingových smluv včetně převedení a přijetí vlastnických práv k majetku, který je předmětem leasingového financování mezi společnostmi CitiLeasing, s.r.o., a Fortis Lease Czech s.r.o.

7. → DALŠÍ INFORMACE

7.1. → Významné faktory ovlivňující činnost společnosti

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

Společnost poskytuje přepravní služby ve veřejné drážní osobní dopravě za stanovenou (věcně usměrňovanou) cenu a zabezpečuje dopravní služby v určených kategoriích vlaků osobní přepravy na železniční síti České republiky. Rozsah těchto služeb a výše úhrady (výnosu společnosti) je stanovena smlouvami se státem a územně samosprávnými celky. Výše úhrady je vázána na objem zdrojů stanovený státním rozpočtem na financování prokazatelné ztráty v osobní dopravě. Prostředky vyčleněné státním rozpočtem na úhradu závazků veřejné služby danou smluvně zajištěnými objemy výkonů v dálkové i regionální osobní dopravě v roce 2006 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 2007 podepsány.

Návrh smlouvy se státem obsahující očekávanou částku úhrady na rok 2007 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 2007. Vedení společnosti očekává, že stát v roce 2007 plně uhradí ztráty z poskytování služeb ve veřejném zájmu v dálkové dopravě. Obdobně jako v roce 2006 vedení společnosti očekává, že celková ztráta z regionální osobní dopravy ve veřejném zájmu v roce 2007 bude vyšší než celková částka obdržených úhrad.

Společnost provozuje železniční dopravní cestu na základě tříleté smlouvy se SŽDC. Smlouva na provozování železniční dopravní cesty byla uzavřena koncem roku 2005 na období let 2006 až 2008. Výše úhrady (výnosu společnosti) za provozování železniční dopravní cesty je řešena dodatky ke smlouvě na každý rok samostatně. 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 2006 a 2005 byly následující:

2006

ÚDAJE V TIS. Kč

	NÁKLADY	VÝNOSY
Zajištění ŽDC – řízení provozu	0	4 699 422
Zajištění ŽDC – údržba provozuschopnosti	0	6 780 000
Zajištění modernizace a rozvoje ŽDC	0	0
Použití dopravní cesty – osobní doprava	1 597 741	0
Použití dopravní cesty – nákladní doprava	4 363 743	0
Celkem	5 961 484	11 479 422

2005

ÚDAJE V TIS. Kč

	NÁKLADY	VÝNOSY
Zajištění ŽDC – řízení provozu	0	4 488 040
Zajištění ŽDC – údržba provozuschopnosti	0	6 755 939
Zajištění modernizace a rozvoje ŽDC	0	34 817
Použití dopravní cesty – osobní doprava	1 483 719	0
Použití dopravní cesty – nákladní doprava	4 200 261	0
Celkem	5 683 980	11 278 796

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 4.15. Náklady na poskytování těchto služeb jsou součástí celkových nákladů společnosti.

Náklady za použití dopravní cesty jsou vykazovány jako služby a jsou uvedeny v bodě 4.18.

Pohledávky a závazky

K 31. 12. 2006 evidovala společnost pohledávky a závazky vůči SŽDC. Celková čistá hodnota salda těchto položek představovala v roce 2006 závazky ve výši 493 428 tis. Kč. Závazek je vykázán v položce Závazky z obchodních vztahů.

Celková čistá hodnota salda těchto položek představovala v roce 2005 závazky ve výši 526 594 tis. Kč.

Dále v roce 2006 společnost vykazuje závazek z titulu nevyfakturovaných dodávek od SŽDC, vykazovaný jako dohadnou položku pasivní, která k 31. 12. 2006 činila 119 428 tis. Kč. Dále v roce 2005 společnost vykazovala závazek z titulu nevyfakturovaných dodávek od SŽDC, vykazovaný jako dohadnou položku pasivní, která k 31. 12. 2005 činila 79 775 tis. Kč.

7.3. → Události mezi rozvahovým dnem a okamžikem sestavení účetní závěrky

Mezi rozvahovým dnem a okamžikem sestavení účetní závěrky nedošlo k žádným významným událostem, jež by vyžadovaly úpravu účetních výkazů.

K 1. 1. 2007 vznikla dceřiná společnost DPOV, a.s., která bude zahrnuta do konsolidačního celku skupiny České dráhy v roce 2007. Společnost vznikla nepeněžitým vkladem tvořeným částí podniku v účetní hodnotě 386 395 tis. Kč. Majetková účast ČD ve společnosti je 100 %. Nově vzniklá společnost se zabývá údržbou a opravárenstvím železničních kolejových vozidel.

Dne 13. 2. 2007 došlo k zapsání snížení základního kapitálu společnosti ČD-Telematika a.s. na 2 042 105 tis. Kč. Tímto se zvýšil podíl společnosti ČD, a.s., jak je popsáno v kapitole 4.3.1.

Záměrem společnosti v roce 2007 je vydělení nákladní dopravy do samostatné společnosti. Nákladní doprava bude dle záměru vedení společnosti provozována nově založenou dceřinou společností ČD Cargo, a.s., která by vznikla vkladem části podniku zabývajícím se nákladní dopravou.

důležité skutečnosti po účetní závěrce společnosti

164 → 165

Dne 1. ledna 2007 vznikla dceřiná společnost ČD, a.s., s názvem DPOV, a.s., se sídlem v Přerově.

K 1. lednu 2007 byla vytvořena organizační jednotka „Vlakový doprovod osobní dopravy“, která po vyčlenění vlakových čet osobní dopravy z uzlových železničních stanic zajišťuje doprovod vlaků osobní dopravy, a to především kontrolu jízdních dokladů, odbavení cestujících ve vlacích a podávání informací cestujícím.

Na svém zasedání 23. ledna 2007 představenstvo společnosti ČD, a.s., schválilo vytvoření šesti Regionálních správ majetku (RSM) k 1. březnu 2007, které budou zajišťovat správu a podnikání s nemovitým majetkem Českých drah, a.s.

Usnesením vlády ČR č. 207 ze dne 7. března 2007 vláda zrušila ke dni 7. března 2007 pověření k činnosti v řídicím výboru akciové společnosti České dráhy pro Ing. Vojtěcha Kocourka, Ph.D., Ing. Ondřeje Jaška, JUDr. Pavla Škváru, MBA, doc. Ing. Jiřího Volfa, CSc, pověřila s účinností od 8. března 2007 činností v řídicím výboru akciové společnosti České dráhy Ing. Miloslava Müllera, ředitele odboru kabinetu ministra financí, Ing. Emanuela Šípa, náměstka ministra dopravy, Ing. Petra Šlégra, náměstka ministra dopravy, Mgr. Rudolfa Vyčichlu, 1. náměstka ministra dopravy a jmenovala s účinností od 8. března 2007 Ing. Petra Šlégra předsedou řídicího výboru akciové společnosti České dráhy a Mgr. Rudolfa Vyčichlu místopředsedou řídicího výboru akciové společnosti České dráhy.

Představenstvo ČD, a.s., na svém jednání 27. března rozhodlo o ustavení Rady ředitelů Skupiny ČD k 1. květnu 2007 jako poradního orgánu představenstva mateřské společnosti pro koordinaci řízení těchto společností. Členy tohoto poradního orgánu budou členové představenstva ČD, a.s., a generální ředitelé/ředitelé společností: ČD-Telematika a.s., Traťová strojní společnost, a.s., Výzkumný Ústav Železniční, a.s., Dopravní vzdělávací institut, a.s., DPOV, a.s., a ČD travel, s.r.o.

Řídicí výbor Českých drah, a.s., dne 19. dubna 2007 odvolal z funkcí členy Dozorčí rady ČD, a.s., Ing. Františka Formánka, Miroslava Kapouna, Ing. Karla Korytáře a Ing. Františka Vaštíka. S účinností od 20. dubna 2007 zvolil nové členy Dozorčí rady ČD, a.s., Ing. Karla Březinu, Ing. Jana Černožského, Zdeňka Proseka a JUDr. Martina Romana.

prohlášení představenstva společnosti

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 dosud nerozhodlo o opaku.

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

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

přehled použitých zkratek

166 → 167

AEIF	Evropské asociace pro železniční interoperabilitu
CER	Společenství evropských železnic
CEVIS	Centrální vozový informační systém
CNP	Centrální nákladní pokladna
ČD	České dráhy, a.s.
ČD-T	ČD-Telematika a.s.
DTNP	Datové tržiště nákladní přepravy
DTOP	Datové tržiště osobní přepravy
EC	kategorie vlaku vyšší kvality (EuroCity)
ERA	Evropská železniční agentura
EUROFIMA	Evropská společnost pro financování železničních vozů
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
JLV	Jídelní a lůžkové vozy, a.s.
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
SC	kategorie vlaku nejvyšší kvality (SuperCity)
SENA	Systém pro konstrukci nákrešného jízdního řádu
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, s.o.
TERFN	Transevropská železniční síť nákladní dopravy
TSI	Technické specifikace interoperability
TSS	Traťová strojní společnost, a.s.
Ttkm	tarifní tunové kilometry (suma součinů objemu nákladní přepravy a tarifních vzdáleností)
ÚDIV	Ústřední dirigování vozů
UIC	Mezinárodní železniční unie
UNIFE	Evropská asociace železničního průmyslu
UNIPOK	Univerzální pokladna
Vlkm	vlakové kilometry (suma součinů počtu vlaků a ujetých vzdáleností)
VUZ	Výzkumný Ústav Železniční, a.s.
ZDO	Základní dopravní obsluha

identifikační a kontaktní údaje

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

