



Jiří PANCÍŘ



České dráhy loni skončily se ziskem, masivně investují do obnovy vozového parku

zajímá zákazníky především," dodává Petr Žaluda. Na naše dotazy nám sdělil následující:

* Pro financování obnovy využívají České dráhy evropské fondy, vlastní zdroje i komerční formy financování. V této souvislosti se často hovoří o mezinárodních dluhopisech v hodnotě 300 milionů eur, může si to firma dovolit?

Rozhodně ano. V porovnání se zahraničními železnicemi jsme velmi málo zadlužení a jsme plně schopni své závazky splácet. Věřím, že můj názor potvrdí i mezinárodní rating, který vstupu Českých drah na mezinárodní kapitálový trh předchází. Tato forma financování modernizace je přitom levnější, než klasický leasing nebo úvěr.

když máte smlouvu jen na rok. Jednak nemáte jistotu, že budete mít vozidla kde nasadit, až je za několik měsíců dostanete, a taky na ně nikde neseženete peníze. Už to je pro kraje velký benefit, že můžeme nasadit na regionální tratě ve velkém úplně nová vozidla a třeba k tomu využít i miliardy z fondů EU. Další nespornou výhodou je, že se České dráhy zavázaly k úsporám, čímž snižují náklady na veřejnou dopravu.

* A splnili jste loni tento svůj slib?

Ano. Úspory, ke kterým jsme se zavázali v desetiletých smlouvách s kraji a Ministerstvem dopravy, jsme překročili o 53 mil. Kč. Celkově jsme předpokládali úsporu 1,030 miliardy, skutečná úspora je ale 1,083 miliardy korun. V regionální dopravě tím České dráhy sanovaly například nárůst cen nafty a dalších uznatelných nákladů, které by jinak kraje musely na základě smluv uhradit. A nešlo o malé peníze, mluvíme tu skoro o 160 milionech, které krajům zůstaly v rozpočtech na jiné věci.

* Také celkové hospodaření Českých drah se po letech vyvíjí velmi dobře. Jak jste to dosáhli?

Naše hospodaření pozitivně ovlivnily právě vnitřní úspory v oblasti režijních a osobních výdajů v kombinaci s růstem tržeb. Za dobrou zprávu lze označit vývoj tržeb za přepravu cestujících, které nám meziročně vzrostly o téměř 170 milionů korun. Je to tím, že jsme zastavili další pokles počtu cestujících a zároveň to souvisí s větším zájmem o cestování na delší vzdálenosti. Je to nepochybně výsledek masivní modernizace vozového parku a zvyšování kvality služeb.

Vážený pane generální řediteli, děkuji Vám za rozhovor.

Snímek archiv společnosti

České dráhy uzavřely loňské hospodaření se ziskem, hospodářský výsledek národního železničního dopravce je tak ke konci roku 2010 o 1 072 mil. Kč lepší než v roce předchozím. Podle generálního ředitele Petra Žaludy za tím stojí zejména vnitřní úspory a rostoucí tržby. „Loňské hospodaření akciové společnosti České dráhy se vyvíjelo v souladu s podnikatelským plánem a skončilo v mírném zisku, konkrétně 9 milionů korun. Na rok 2011 už počítáme se ziskem 320 milionů korun,“ říká manažer, který do vedení Českých drah přišel právě proto, aby hluboce ztrátovou firmu dostal do zisku.

„Zavedli jsme celou řadu systémových opatření, jejichž smyslem je zvýšení efektivity, transparentnosti a konkurenceschopnosti naší společnosti. Osobně považuji za nejdůležitější, že jsme odstartovali masivní program obnovy vozového parku. Loni jsme uzavřeli smlouvy na modernizace stávajících a výrobu nových vagonů či souprav za téměř 10 miliard korun. Právě to

* Neobejdete se bez těchto forem financování?

Celá desetiletí se do nákupu vozidel neinvestovalo a pokud chceme rychle zvýšit kvalitu, musíme také rychle investovat. I tak lidé poznají zásadní změnu až v příštích dvou letech, protože dnes objednané vagonky a jednotky musí firmy nejprve vyrobit, což trvá řádově měsíce. Pokud bychom spoléhali jen na vlastní finanční prostředky, trvala by modernizace další desetiletí. Na to ale naši zákazníci čekat nebudou a konkurence už vůbec ne.

* Právě potenciální konkurenti často kritizovali desetileté smlouvy, které Českých drahám zajistily financování na deset let dopředu. Skutečně nejde o jednostrannou výhodu?

To určitě ne. Je zcela jasné, že za objednanou službu dostanete zapláceno, a taky je úplně normální, že není možné investovat miliardy do nových vozidel,