

# ZPRÁVA PŘEDSTAVENSTVA SPOLEČNOSTI O PODNIKATELSKÉ ČINNOSTI A STAVU MAJETKU

Rok 2016 byl pro naši společnost rokem změn. V první polovině roku byl jmenován do funkce generálního ředitele Ing. Petr Brzezina, MBA a s počátkem roku 2017 proběhla významná změna organizační struktury společnosti. Společnost tak reagovala na pokračující krizi ve velkém stavebnictví, která dopadla i na naši společnost. Úsporná opatření vlád z předchozích let spolu s tlakem na podmínky soutěží (vyhrává nejnižší cena) přivedli do společnosti velké zakázky nejen s minimem zisku, ale mnohdy i se ztrátou v přímých nákladech. Další část těchto zakázek, především zahraničních, postupně dospěla ke svému konci a plně ukázala veškerá svá negativa.

U závodu Železnice se v oblasti provozního zisku projevilo snížení očekávaného hospodářského výsledku na stavbách na Slovensku a jedné stavby ve Slovinsku. Částečně se podařilo tento výpadek nahradit zvýšením dosažených rentabilit u dalších staveb. Hlavním důvodem neplnění plánu výnosů a hospodářského výsledku však bylo nezajištění plánovaných obchodních příležitostí.

Se stejnými problémy se potýkal Závod Česká republika, jehož největším problémem byl rovněž nedostatek stavebních projektů, což vedlo k neplnění plánu výnosů a hospodářského výsledku. Negativa i zde byla částečně eliminována zlepšením rentability na několika dalších stavbách.

Závod Zahraniční projekty nenaplnil svůj plán výnosů z důvodu přesunu realizace některých staveb do roku 2017. Jedná se především o stavby v Moldavsku a stavbu v Bosně a Hercegovině. V oblasti provozního zisku bylo problémových několik staveb a společnost se postupně v průběhu celého roku vyrovnávala s jejich ztrátami. V posledních měsících roku se projevilo také nedodržení plánu z důvodu nenaplnění plánovaných obchodních příležitostí na Slovensku.

Jelikož se stejný problém se získáváním nových zakázek prokázal rovněž u dceřiných společností, tak i tyto nedostály plánu v oblasti výnosů a hospodářského výsledku, s výjimkou společnosti TOMI – REMONT, a.s.

Dále se společnost v průběhu roku 2016 připravovala na přechod na nový informační systém a bylo třeba přehodnotit dobu odepisování starého IS s ohledem na očekávaný start nového systému AXA2012 v roce 2017 a povinnost zaúčtovat odpisy dle zbývajících užitečných dob.

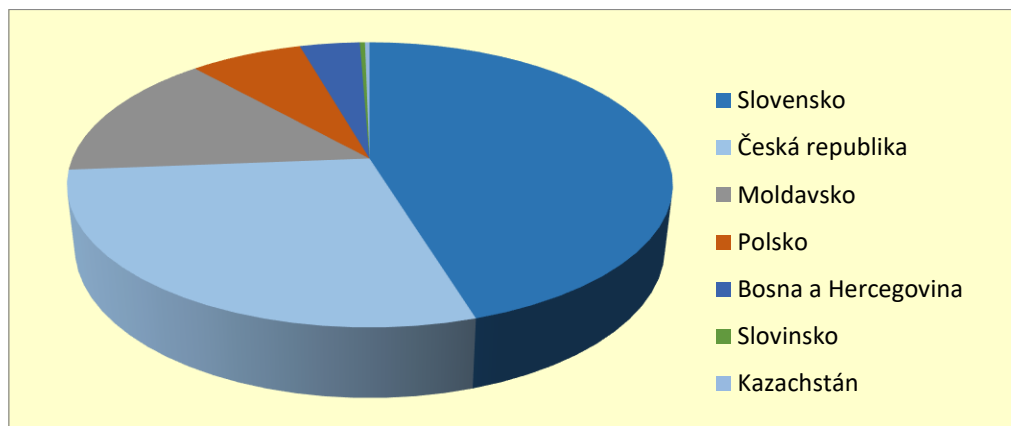
## *OBCHOD*

V roce 2016 se především v prvním pololetí projevil výrazný propad v získávání nových zakázek. Závod Železnice získal stavbu s názvem „Odstranění propadu rychlosti na trati Krnov - Šumperk, v úseku Bludov - Hanušovice (mimo) - Ramzová (mimo) - Jeseník (mimo)“ a téměř celou tuto zakázku také v loňském roce zrealizoval. V druhém pololetí se podařilo získat mimo jiné další nové velké projekty jako např. „Optimalizace trati Beroun (včetně stanice) - Králův Dvůr“, „Uzel Plzeň (2. stavba - přestavba osobního nádraží)“, jejichž realizace je předpokládána v letech 2017 a 2018.

Závod Česká republika nabyt v loňském roce tyto zakázky o největších objemech – „Kobylisy, rekonstrukce nosných konstrukcí kolejí ve vozovně“, „Jindřichův Hradec, Nový pavilon Dětské Nemocnice“, „Devět Křížů - Velká Bíteš – dálnice D1 modernizace - úsek 22“, „Plzeň, Výstavba sportovišť v areálu SOUE“, „Kokory - kanalizace a ČOV“, „Olympijské sportovní centrum v Prostějově“, „Masarykova univerzita, rekonstrukce a dostavba historického areálu Filozofické fakulty“.

I přes obrovské obtíže se zajištěním nových zakázek v průběhu loňského roku, kterých byl navíc vypisován ve srovnání s rokem předchozím jen zlomek, se podařilo na konci roku udržet zásobu práce společnosti nad 7 miliard Kč. V této zásobě práce jsou uvedeny i získané stavby, které byly k tomuto datu neevidovány v rámci smluvně zajištěných zakázek (zakázky v přípravě realizace).

<i>Zásoba práce dle závodů v mil. CZK</i>	<i>k 31. 12. 2014</i>	<i>k 31. 12. 2015</i>	<i>k 31. 12. 2016</i>
Železnice	7 167	1 934	<b>1 757</b>
Česká republika	3 752	1 824	<b>2 211</b>
Zahraniční projekty	6 776	4 123	<b>3 229</b>
celkem	17 698	7 881	<b>7 197</b>



## VÝROBA

Velkými stavbami v oboru drážních staveb, které tvoří 42 % z celkových tržeb společnosti OHL ŽS, a.s., byla „Rekonstrukce železniční stanice Olomouc“, „Odstranění propadu rychlosti na trati Krnov - Šumperk, v úseku Bludov - Hanušovice (mimo) - Ramzová (mimo) - Jeseník (mimo)“ a zakázka v Polsku „Modernizace trati Biadoliný – Tarnow“.

V segmentu „inženýrské stavby a silnice“ (podíl 33 %) byly nejvyšší tržby vykázány na Slovensku na stavbě slovenské dálnice „D1 Hubová – Ivachnová“, dále na stavbách „D1 modernizace – úsek 22 Devět Křížů – Velká Bíteš“, „Ostravice VD Šance, převedení extrémních povodní“ a „Horní Pomoraví II – jih – kanalizace“.

V oboru pozemních staveb (23 %) byly stavbami s největším objemem: „Státní věznice Naklo“ v Bosně, „Plzeň, Výstavba sportovišť v areálu SOUE – přístavba sportovních hal“, „České Budějovice, KKN – nástavba plicního oddělení na lůžkovém pavilonu“ a „České Budějovice, SPU novostavba“.

## EKONOMIKA

Rentability zaznamenaly po svých historických zhoršeních v předcházejících letech ještě další sestup, setrvaly a ještě prohloubily své záporné hodnoty. Obecně je možno konstatovat, že rok 2016 bohužel plně navázal na rok 2015 a oba se staly roky očisty a nedostatku nových zakázek, které s sebou přinesly neplnění plánu. Důvodem dalšího snížení rentabilit jsou především dobíhající zahraniční stavby, které byly získány v období nízké zásoby práce.

## FINANCOVÁNÍ

V průběhu roku 2016 došlo k výrazné změně financování společnosti. Provozní financování, zejména ve druhé polovině roku, v daleko větší míře využívalo zápůjčky od mateřské společnosti na úkor bankovních úvěrů. Splacením úvěrů se výrazně snížilo zadlužení společnosti vůči bankám. S ohledem na očekávanou ztrátu společnosti byla valnou hromadou v prosinci 2016 a dubnu 2017 přijata rozhodnutí o navýšení kapitálu. Toto první navýšení bylo úspěšně završeno po několika kolech úpisu nových akcií a bylo administrativně ukončeno zápisem do obchodního rejstříku v březnu 2017. Celkově se tak výrazně snížilo zadlužení společnosti, přičemž významná část zápůjčky od mateřské společnosti byla započtena vůči pohledávce Společnosti za mateřskou společností na splacení emisního kurzu upsaných akcií.

V návaznosti na výrazné snížení objemu dodávek došlo i ke snížení objemu čerpaných bankovních garancí oproti roku předchozímu.

## **ORGANIZACE ŘÍZENÍ**

Od roku 2012 byla nastavena regionální struktura s jedinou výjimkou celosvětového působení Závodu Železnice. V roce 2015 došlo ke sloučení regionální struktury zahraničí do jednoho závodu Zahraniční projekty. Od roku 2017 je v platnosti nová organizační struktura, která je zaměřena na klíčové produkty - Divize Z - Železnice, R - Silnice a T - Technologie a současně pokrývá teritoriálně domácí trh v pozemním stavitelství - Divize J - Čechy, M - Morava a S - Slovensko. Na dočasnou dobu, k dokončení již realizovaných staveb v zahraničí, v organizačním schématu zůstává Divize 0 - Zahraničí. Budoucí působení v zahraničí bude probíhat pouze přes produktové divize, které se svou odbornou znalostí mohou posoudit a řídit rizika takových zakázek a zároveň disponují kvalifikovanou kapacitou k nabídkové a realizační činnosti.

Divize jsou přímo podřízené vedení společnosti, které maticově řídí jednotlivé činnosti. Obchodní ředitel řídí obchodní procesy a činnosti, výrobní ředitel je zodpovědný za realizační fázi včetně sdílených interních kapacit, jako jsou např. specializovaná Produkční centra nebo Mechanizace. Tyto kapacity jsou interně využívány napříč divizemi. Finanční ředitel zodpovídá za finanční řízení včetně metodického řízení financí na divizích. Ředitelé úseků Právo, Lidské zdroje a Podpůrné služby zajišťují sdílenou odbornou podporu v celé organizaci v rámci svého oboru.

Systém řízení staveb zajišťuje metoda řízení, která navazuje na procesy ve skupině OHL. V průběhu roku probíhají pravidelné revize nabídkových příležitostí, nabídek a realizovaných projektů. Pravidelné revize jsou zaměřeny především na veškeré režijní náklady divizí a odborných útvarů společnosti. Výsledky všech revizí jsou promítány do hospodaření společnosti a jsou průběžně konfrontovány se stanovenými cíli. V roce 2016 bylo na základě vývoje výsledků stanoveno několik korekčních plánů včetně optimalizace organizace, úspor v režijních nákladech, zrušení řídicí úrovně Závodů, odprodeje hmotného majetku, omezení sponzoringu, revize smluvních závazků. Tato opatření se projevila snížením nákladů již v roce 2016. Optimalizační plán pokračuje i v roce 2017 a jeho cílem je snížení správní a obchodní režie proti roku 2015 o 30 %.

## **HLAVNÍ INVESTICE**

Struktura hmotných investic se zásadním způsobem v roce 2016 nezměnila, snížila se však zůstatková hodnota tohoto majetku.

Společnost eviduje k 31. 12. 2016:

- pozemky, budovy a zařízení ve výši 516 934 tis. Kč,
- investice do nemovitostí ve výši 242 017 tis. Kč a
- majetek určený k prodeji (převážně pozemky) ve výši 2 617 tis. Kč.

Celková hodnota výše uvedeného majetku 761 586 tis. Kč je o 109 555 tis. Kč nižší než jeho loňská hodnota 871 123 tis. Kč

Celková dlouhodobá aktiva bez dlouhodobých pohledávek představovala na konci roku 2016 hodnotu 1.065 mil. Kč.

## **VÝZKUM A VÝVOJ**

V letech 2013, 2014, 2015 i 2016 nebyly částky vynaložené na výzkumné a vývojové činnosti významné. V roce 2016 se společnost OHL ŽS, a.s. v oblasti vývoje zaměřovala především na produkty divize Technologie v souvislosti s plánovanou expanzí v dopravní infrastruktuře a elektromobilitě. Použití nových materiálů a postupů bylo uplatněno také na některých železničních a vodohospodářských stavbách.

### **Politika v oblasti výzkumu a vývoje**

Od roku 2013 společnost spolupracuje s vysokými školami technického zaměření. Společně s Vysokým učením technickým v Brně (VUT), fakultou stavební hledal možnosti podílet se na konkrétních výzkumech či grantech

vypsáných Technologickou agenturou České republiky (TAČR). Spolupráce probíhala na stavbách formou posudků, stavebně-technických průzkumů, posouzení a nedestruktivního zkoušení. Zahájena byla spolupráce s Centrem AdMaS (Advanced Materials, Structures and Technologies), což je moderní centrum vědy a komplexní výzkumná instituce v oblasti stavebnictví. Zaměřuje se na výzkum, vývoj a aplikace pokročilých stavebních materiálů, konstrukcí a technologií v oblasti stavebnictví, dopravních systémů a infrastruktury měst a obcí.

Členové společnosti OHL ŽS, a.s. působící v útvaru Technická kancelář současně sledovali vývoj ve stavebnictví, a to zejména svou aktivní účastí na konferencích, v odborných spolcích a sdruženích – Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků (ČKAIT), Česká tunelářská asociace (CzTA) ITA-AITES, Česká společnost pro bezvýkopové technologie (CzSTT), Česká betonářská společnost, Česká rada pro šetrné budovy (CZGBC). Cílem bylo co nejrychleji zjištěné novinky aplikovat do stavební praxe.

Tyto navázané spolupráce s jednotlivými odbornými organizacemi budou pokračovat i v roce 2017.

Byly zahájeny nové vývojové projekty bezpečný přechod a e-mobilita pro mobilní napájení a řízení procesu napájení elektrobuses a jiných zařízení určených pro hromadnou přepravu osob společně s externí společností.

### EPOS

V letech 2013 a 2014 divize Technologie Závodu Železnice vyvinula „Energetickou posilovací stanici EPOS2“. Jde o zařízení, které umožní větší využití energie rekuperované při brzdění dopravních prostředků, a to za pomoci jejího dočasného deponování v superkapacitorových bateriích a následného uvolnění zpět do trakčního vedení v okamžiku její potřeby. Zařízení bylo navrženo pro vestavbu do prostor měničny Hlubočepy v Praze, která je umístěna v bezprostřední blízkosti napájené trati. Vzhledem k značnému sklonu napájené trati a velké hustotě provozu se zde nabízí téměř ideální podmínky pro nasazení stanice EPOS a zlepšení energetické efektivity provozu dopravních prostředků, úsporu elektrické energie (snížení emisí CO<sub>2</sub>) a prodloužení životnosti elektrických komponent připojených na trakci. Předpokládaná životnost zařízení je 20 let.

Vzhledem k celosvětovému vývoji cen elektrické energie (trvale stoupají) a cen polovodičových prvků a superkapacitorů (trvale klesají) se zvýšila výhodnost nasazení superkapacitorových stanic za účelem lepšího využití rekuperované energie v analogických projektech.

### Pevná jízdní dráha

V rámci realizace staveb v minulosti byla uplatněna nová progresivní konstrukce železničního svršku, tzv. pevná jízdní dráha (PJD). Jedná se o novou konstrukci, kdy pro uložení pražců není použito tradiční šterkové podloží, ale armovaná betonová deska, jejíž součástí jsou i speciální zabetonované pražce. Přínosem inovativního řešení je delší životnost železniční dráhy (více než 50 let), vyšší stabilita železničního svršku, minimalizace nákladů na údržbu železniční tratě a nižší náklady při ražení tunelu.

V roce 2016 byla aplikována pevná jízdní dráha na koridorové trati v Trenčíně na Slovensku na mostě přes řeku Váh. Systém pevné jízdní dráhy RHEDA byl poprvé v rámci ČR a Slovenska použit na mostě delším než 25 m.

Aplikováním nových konstrukcí na trhu výstavby železnic, jako je konstrukce pevné jízdní dráhy, chce společnost zvýšit svoji konkurenceschopnost a rozšířit své portfolio produktů.

### Převozná měnična pro napájení drážní trakce 3 kV DC

V roce 2015 dokončila divize Technologie Závodu Železnice vývoj a realizaci tohoto projektu a zúčastnila se soutěže Skupiny OHL „LIDERA“.

Účelem projektu bylo nahrazení stabilní trakční měničny za účelem její rekonstrukce a její další využití k podobným účelům po celou dobu její životnosti (cca 30 let). Jednalo se o návrh, vývoj, realizaci a dodávku kompletní sestavy technologie potřebné pro napájení stejnosměrné drážní trakce a její vestavbu do převozných kontejnerů, vyrobených z aluzinkových zateplených sendvičových panelů, s dobrými termoizolačními parametry

a dlouhou životností. Kontejnery byly navrženy s ohledem na možnost jejich přepravy jak po drážním, tak i po silničním tělese.

Zařízení bylo vyrobeno pro potřeby Správy železniční dopravní cesty, s.o. a instalováno v železniční stanici Běchovice, ale je ho možno modifikovat i pro nasazení pro napájení stejnosměrné drážní trakce jiných provozovatelů v ostatních zemích, což bylo nabídnuto prostřednictvím soutěže LIDERA.

### Mostní konstrukce

V roce 2015 byla zahájena výstavba dvou dálničních mostů na Slovensku. Poprvé bylo užito metody postupného výsunu s formou na pevné stoličce a betonáže na posuvné skruži. Oba mosty mají rozpětí přesahující 50 m a délku přesahující 600 m. Při projektování těchto mostů probíhala úzká spolupráce pracovníků Společnosti s projektanty obou mostů, což vedlo k řadě originálních řešení, tato řešení pak výrazně snížila náklady. Zavedením dvou nových technologií chce Společnost zvýšit svoji konkurenceschopnost a zajistit reference pro výstavbu dálničních mostů velkého rozpětí.

### **Patenty**

Společnosti byl na základě řízení udělen patent jako právní ochrana na zapojení energetické posilovací stanice. Společnost je vlastníkem patentu společně se společností Plzeňské městské dopravní podniky, a. s., Plzeň. Uvedený patent byl udělen na základě přihlášky číslo 2008-19808 a přihlášen dne 27. března 2008. Patent je zapsán pod číslem 18946. Datum registrace v Úřadu průmyslového vlastnictví u dokumentu se zahraniční prioritou připadá na stejný den jako den přihlášení, tj. 27. března 2008.

### **Licence**

Společnosti byly uděleny následující licence:

- licence č. 120100023 k distribuci elektřiny s platností do 16. července 2026;
- licence č. 141533204 k obchodu s elektřinou s platností do 15. května 2020;
- licence č. L/2004/1349 k provozování drážní dopravy za účelem veřejné přepravy věcí v traťových úsecích celostátní dráhy a na regionálních dráhách s platností na dobu neurčitou
- licence č. L/1995/0067 k provozování drážní dopravy - nepravidelné drážní opravy za účelem příležitostné neveřejné přepravy věcí převážně stavebního charakteru a technických prostředků souvisejících s obnovou a rekonstrukcí tratí s platností na dobu neurčitou.

### **Ochranné známky**

Společnost je dále vlastníkem národní ochranné známky ŽS BRNO, která je platná do 7. března 2020 a která je registrovaná pod číslem zápisu 242851 na základě přihlášky číslo 152836.