

2018

ZPRÁVA
O SPOLEČNOSTI

ANNUAL
REPORT



Chládek
& Tintěra



Vážení,

už je tady zase konec našeho dalšího hospodářského roku. A zase to byl rok úspěšný! Co opravdu oceňuji, je to, že se není čemu divit. Upřímně, každý z našich zaměstnanců, mých kolegů, a jsem pyšný, že mohu v mnoha případech říci i přátel a kamarádů, opět odvedl skvělou práci. Celý rok jsme tvrdě pracovali. Během tohoto roku jsme znovu a znovu dokazovali všem kolem nás, že jsme a umíme být úspěšní. Dokazovali jsme, že jsme tým a společně zvládneme postavit jakoukoliv stavbu. Tohle není z mé hlavy, to si dovoluji citovat jednoho mého kolegu. Prostě umíme.

Navzdory všem problémům a starostem jsme úspěšně zvládli všechny náročné úkoly. A bylo jich opravdu hodně. Víím, že to nebyla žádná legrace, že to mnohokrát opravdu bolelo a někteří z nás si sáhli téměř na dno svých sil, ale výsledek je vynikající. Vztahy na pracovišti, chuť do další práce, touha po úspěchu a ochota čelit dalším výzvám jsou jen základem toho, co jeden druhému a také společnosti dáváte.

Tyto nové a nové úspěchy, malé i velké výhry nám podle mého názoru ukazují, že společnost jde správným směrem.

I přes velké množství starostí ať se stále těžším konkurenčním bojem, se stále stejnou nebo i větší byrokratickou zátěží, či zhoršujícím se politickým prostředím a v neposlední řadě i přes složitou evropskou a lépe řečeno celosvětovou situaci jsme zkrátka znovu uspěli.

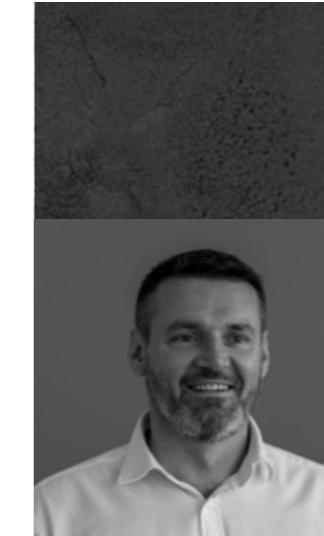
Uspěli jsme i navzdory složitým vnitřním vztahům s některými našimi akcionáři, kteří i přes jejich mnohé proklamace a i přes mnohé žádosti vedení společnosti nepřinášejí ani klid, ani tolik potřebnou podporu a motivaci.

Nechci hledat chyby, nechci se vracet k mnoha vypjatým situacím, kterým jsme čelili, ale chci vnímat pozitivní chvíle. Těch bylo opravdu hodně a já pevně věřím, že přijdou další, díky vaší práci, podpoře, kterou cítím, a chuti tvrdě pracovat. Přesně tohle totiž přináší výsledky. Chuť, motivace, síla a ochota. Tohle jsou věci, za které vám všem patří můj dík. A nejenom můj. Celé vedení naší společnosti si je vědomo všeho, co jsem tu v krátkosti shrnul.

Děkuji, přátelé, kamarádi a kolegové.

Ing. Jan Kokeš

Předseda představenstva a generální ředitel společnosti



Jan Kokeš

Dear Sirs and Madams,

this is the end of another business year. Another successful year, I must say! What I really appreciate is that this is not surprising. I can honestly say that every one of our employees — my colleagues, many of whom I can proudly call friends and buddies —, once again did a great job. We worked hard all year. During this year, we have proven to everyone around us that we have the power to be successful. We proved that we are a team and together we can complete any project. This is not something I've come up with, I am actually quoting one of my colleagues. We're just awesome.

Despite all the problems and concerns, we have successfully performed all the challenging tasks. And there were really a lot of them. I know it was not a walk in the park, many times it was really tough and some of us have pushed themselves almost beyond their limits, but the result is excellent. Relationships in the workplace, the desire to keep working, the lust for success and the willingness to face new challenges, being the basis, are just a fraction of what you give each other and the company.

These new achievements, accomplishments both small and big, show us that the company is heading in the right direction. In spite of a great deal of worries, either due to the ever more difficult competition, same old or even greater bureaucratic hassle or the worsening political environment and also despite the complicated European or rather global situation, we have succeeded once again.

We have succeeded despite difficult internal relationships with some of our shareholders who, despite their many proclamations and many requests from the management, do not bring us peace or much needed support and motivation.

I do not want to blame anybody for mistakes. I do not want to go back to the many troublesome situations we were facing — I want to enjoy the good moments. There was a lot of those, and I firmly believe there will be more. Thanks to your work, your support that I can feel and your desire to keep up the hard work. This is what brings results. Passion, motivation, strength and willingness. These are the things that I am grateful for to all of you. And I am not alone. The whole of our company management is aware of everything that I briefly summed up here.

Thank you, my friends, buddies and colleagues.

Ing. Jan Kokeš

Chairman of the Board of Directors and CEO of the Company

SEBEVĚDOMÁ ČESKÁ STAVEBNÍ FIRMA S TRADICÍ

Společnost Chládek & Tintěra, a.s. sídlí v Litoměřicích a je ryze českou stavební firmou se stabilním většinovým majitelem. Již přes 25 let působí na českém stavebním trhu a se svými 340 zaměstnanci patří k významným zaměstnavatelům. Během své existence se zařadila mezi přední dodavatele zejména železničních staveb a v tomto oboru patří v současnosti mezi tři největší společnosti s vlastní výrobní kapacitou v České republice.

Výrazným charakteristickým znakem společnosti Chládek & Tintěra, a.s. je tradice. Společnost prošla více než pětadvacetiletým vývojem a snaha o dodržování tradičních hodnot stále zůstává důležitým prvkem fungování společnosti. Úspěch firmy je postaven na sounáležitosti pracovníků s firmou, jejich sebevědomí a odborné kvalifikaci. Naše společnost si udržuje silný „emocionální“ vztah ke svému regionu a usilujeme o jeho další rozvoj.

Kapitálová zajištěnost naší společnosti umožňuje plánovat, soutěžit a získávat rozhodující stavební zakázky tak, abychom měli naplněny naše stavební segmenty působnosti, zajistili práci pro naše zaměstnance a dosahovali našich plánovaných objemů.

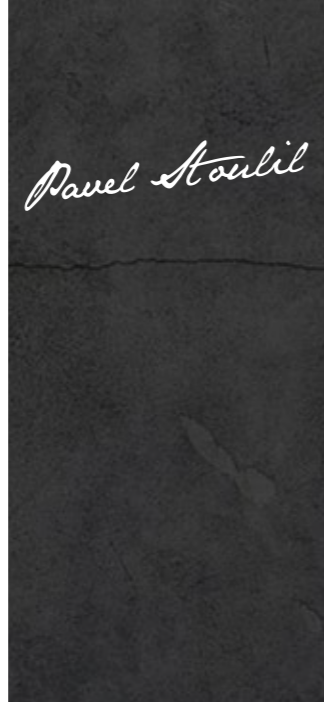
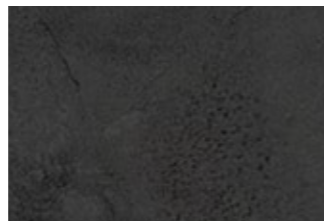
Rozhodující aktivity společnosti jsou orientovány do dopravních staveb. Kromě velkých dopravních staveb se naše firma věnuje i realizaci mostních a inženýrských staveb, pozemních staveb a elektrostaveb. Podílí se na budování infrastruktury a rekonstrukci významných staveb po celé naší republice. Společnost také vlastní licenci na provozování drážní dopravy.

Naše společnost se účastní většiny výběrových řízení na velké státní železniční infrastrukturální stavby. V tomto roce dokončíme revitalizaci tratě Karlovy Vary – Johannegeorgenstadt. Zahájili jsme revitalizaci tratě Louny-Lovosice a realizujeme také naši zatím největší stavbu v historii společnosti, zvýšení tratové rychlosti v úseku Říkonín – Vlkov u Tišnova. Tato stavba dosahuje objemu 1,0 mld. Kč. Stabilně se podílíme na opravách a údržbě železniční sítě.

Dlouholetou spoluprací se SPŠ a VOŠ strojní, stavební a dopravní Děčín se podílíme na výchově a zapracování nových techniků v oboru železničního stavitelství. Z těchto a dalších škol čerpáme naše nové kvalifikované zaměstnance, kteří jsou základem úspěšné firmy. Ve společnosti se také stabilizoval řídicí tým, doplněný o manažery nové generace, za kterými jsou vidět výsledky.

Naše společnost se převážně orientuje na státní zakázky, města a obce, ale v posledních letech výrazně rozvíjíme spolupráci i se soukromým sektorem. Mám radost, že vedle základních segmentových pilířů naší společnosti, tedy dopravních staveb, mostních a inženýrských staveb, se daří navyšovat objemy v segmentu pozemních staveb.

Ing. Pavel Stoužil
Obchodní ředitel



A LONG-ESTABLISHED CONFIDENT CZECH CONSTRUCTION COMPANY

Chládek & Tintěra, a.s. based in Litoměřice is a purely Czech construction company with a constant majority owner. It has been operating on the Czech construction market for over 25 years and came to be an important employer with 340 employees. During its existence, it became one of the major suppliers of railway and other structures, ranking among the field's three largest companies with own production capacity.

The distinctive hallmark of Chládek & Tintěra, a.s. is our long tradition. The company has been developing for more than twenty-five years, and the effort to uphold traditional values still remains an important element of the company's operation. The success of the company is built on the employees' sense of belonging to the company, their self-confidence and professional skills. Our company maintains a strong emotional connection with our region and seeks its further development. The available assets of the company allow us to plan, participate in and win critical tenders so that we are active in our fields and providing work for our employees and achieving our set goals.

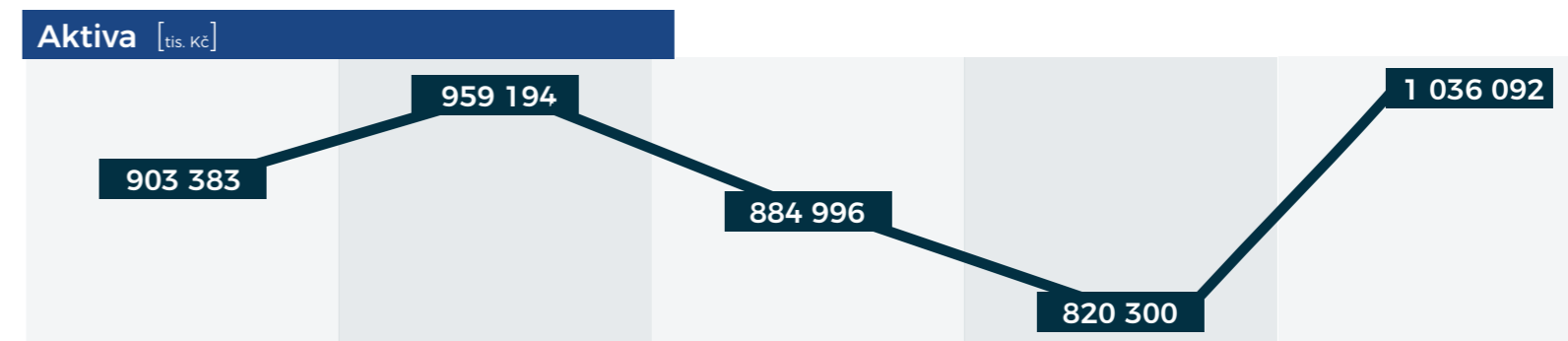
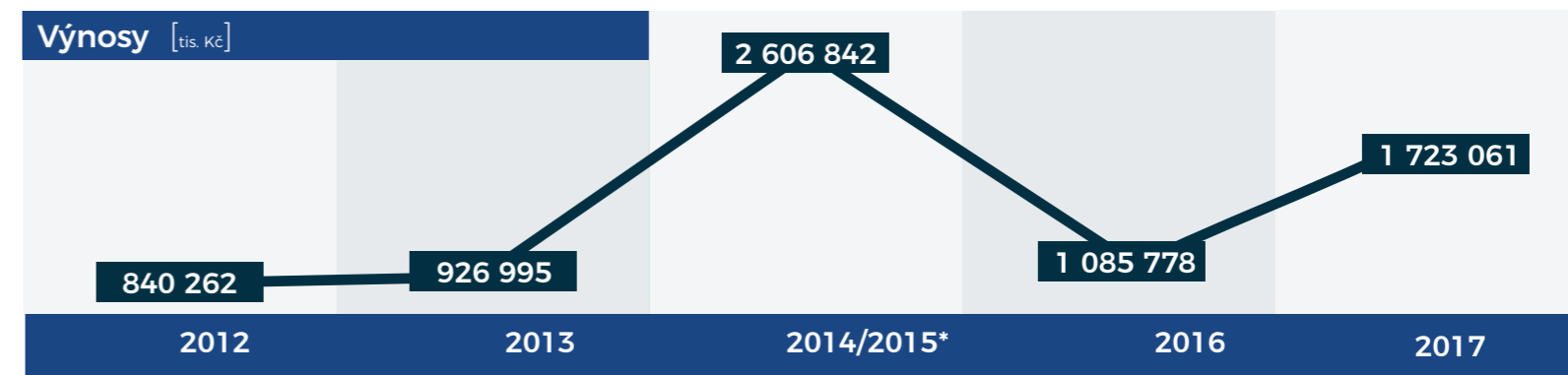
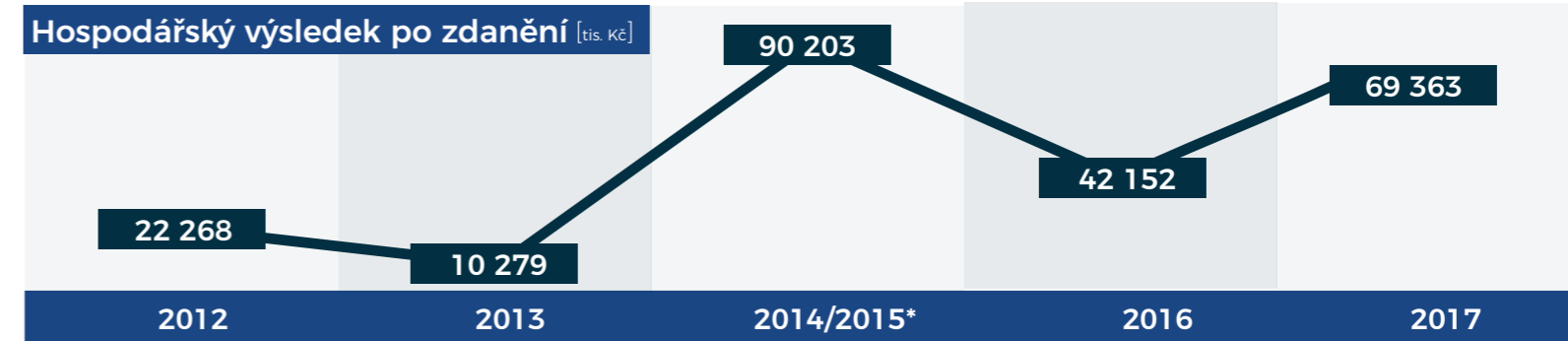
The dominant activities of the company are oriented to transportation structures. In addition to large transportation projects, our company is engaged in realization of bridges and projects of civil, architectural and electrical engineering. It participates in the construction of infrastructure and reconstruction of important structures throughout our country. The company also holds a license for the operation of railway transport.

Our company takes part in most of the selection processes for large state-owned railway infrastructure projects. This year we will complete the revitalization of the Karlovy Vary-Johannegeorgenstad rail track. We started the revitalization of the Louny-Lovosice track and we are also implementing the project of increasing the line speed in the section Říkonín – Vlkov u Tišnova, so far the largest construction project in the history of our company. This is a project valued at CZK 1 billion. We constantly participate in repairs and maintenance of the railway network.

We have a long-standing cooperation with the Děčín Secondary and Vocational School of Engineering, Construction and Transport, we participate in the education and early career of new engineers in the field of railway construction. This and other schools provide us with new qualified employees, who constitute the foundation of a successful company. The company also has a stable management team, composed mainly of managers of the new generation, who have already proved their capacities.

Our company mainly focuses on public procurements by the state and municipalities, but in recent years we have also developed cooperation with private sector. I am delighted that, in addition to the basic segmental pillars of our company, that is transportation projects, bridges and civil engineering, we are able to expand in the field of architectural engineering.

Ing. Pavel Stoužil
Business Director



1. 7. 2012 – 30. 6. 2013 1. 7. 2013 – 30. 6. 2014 1. 7. 2014 – 31. 3. 2016
*Jedná se o prodloužený hospodářský rok 1. 4. 2016 – 31. 3. 2017 1. 4. 2017 – 31. 3. 2018

PERSONÁLNÍ STAV | STAFFING

V uplynulém hospodářském roce se personální stav společnosti stabilizoval na celkovém počtu 340 zaměstnanců při stavu 167 THP a 173 řemeslných a dělnických profesí. Po oživení hospodářství je stále obtížnější nábor kvalifikovaných pracovníků, a to jak dělnických, tak technických. S ohledem na charakter práce i na odloučených pracovištích dochází zejména u mladých pracovníků z naboru k velké fluktuaci.

Současná skladba THP zaměstnanců podle kategorií pro veřejné zakázky:

TOP management (ředitelé, ředitelé závodů a vedoucí středisek)	12
Vedoucí THP (vedoucí oddělení, vedoucí výroby závodů a středisek)	8
Administrativní pracovníci (průřezové a ekonomické činnosti)	18
Techničtí pracovníci	36
Projektoví manažeři a stavbyvedoucí	43
Specialisté a asistenti stavbyvedoucích	21
Mistři	29

CELKEM167

Personální rozvoj zaměstnanců je zajišťován s ohledem na plnění kvalifikačních požadavků podle ročních plánů vzdělávání v souladu s požadavky předpisu SŽD Zam 1 a Zkušebního a výcvikového řádu CHT, a.s. Školení a zkoušky zaměstnanců při provozování drážní dopravy jsou organizovány podle vnitřního předpisu „Odborná a zdravotní způsobilost zaměstnanců při provozování drážní dopravy“ v souladu s prováděcími vyhláškami k zákonu o drahách.

Over the past year, the company's personnel status has stabilized at the total number of 340 employees with 167 in technical/office positions and 173 in manual worker positions. Since the economic recovery, it has been increasingly difficult to recruit skilled employees, both workers and technicians. Due to the nature of the work taking place also at remote sites, the recruitment of young workers is particularly fluctuating.

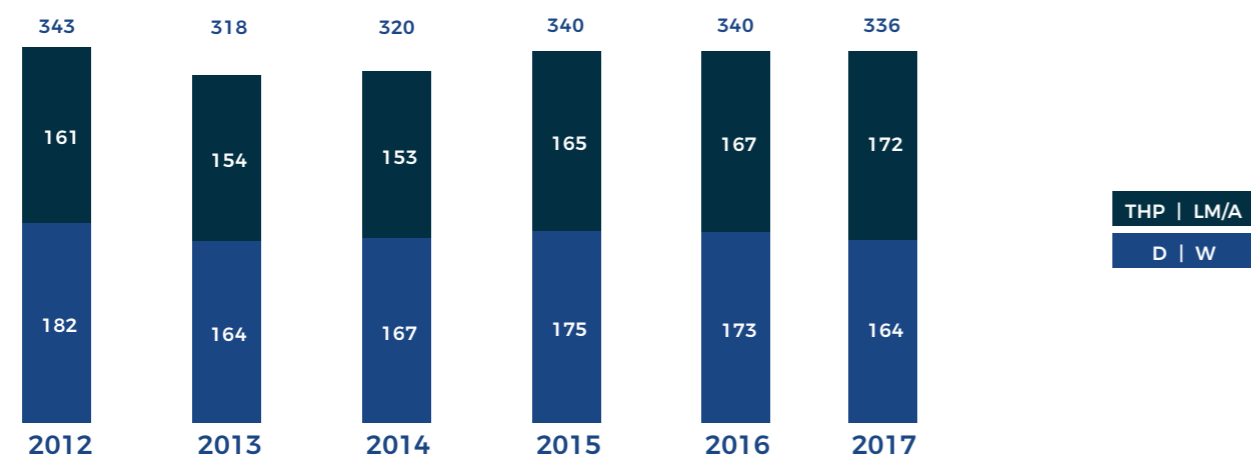
Current technical/office staff composition by public procurement categories:

TOP management (directors, factory directors and branch directors)	12
Technical Managers (unit and factory/branch production managers)	8
Administrative staff (cross-cutting and economic activities)	18
Technical staff	36
Project Managers and Project Leaders	43
Specialists and Project Assistants	21
Supervisors	29

TOTAL167

Personnel development of employees is ensured with respect to the fulfillment of the qualification requirements according to the annual education plans in accordance with the requirements of the directive SŽD Zam 1 and the Testing and Training Code of CHT, a.s. Trainings and tests of staff operating the rail transport are organized according to the internal regulation "Professional and Health Capability of Railway Operators" in accordance with the implementing regulations to the Act on rail systems.

VÝVOJ POČTU ZAMĚSTNANCŮ ZA POSLEDNÍCH 5 LET | STAFFING OVER THE PAST FIVE YEARS:



INTEGROVANÝ SYSTÉM MANAGEMENTU | INTEGRATED MANAGEMENT SYSTEM

INTEGROVANÝ SYSTÉM MANAGEMENTU KVALITY, ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A BOZP (QES)

Systém managementu kvality podle normy ČSN EN ISO 9001:2009 je u společnosti CHT, a.s. zaveden a certifikován od roku 1999 a od roku 2005 jsou zavedeny a certifikovány i systémy environmentálního managementu (ČSN EN ISO 14001:2005) a managementu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (ČSN OHSAS 18001:2008).

Závazek společnosti k dodržování zásad řízení a principů dle těchto norem je specifikován v dokumentu „Politika kvality, péče o ŽP a BOZP“. Jednotlivé procesy jsou potom rozpracovány v „Příručce kvality, ŽP a BOZP“ a jednotlivých interních směrnících systému QES. V rámci naplňování kvalifikačních předpokladů je společnost dále certifikována v oblasti svařování podle ČSN EN ISO 3834-2 a je rovněž držitelem „Pověření MD ČR k provádění TP a zkoušek UTZ-elektro dle zák. č. 266/1994 Sb., o drahách“.

K naplňování požadavků řídicích norem jsou každoročně vedením společnosti přijímány cíle a programy z oblasti kvality, ŽP, BOZP a provozování drážní dopravy. Plnění těchto cílů, jakožto i dalších požadavků řídicích norem je průběžně kontrolováno prostřednictvím interních a externích auditů a jednou ročně je předmětem přezkoumání vedením společnosti.

V průběhu roku 2017 proběhl u společnosti poslední kontrolní audit certifikačním orgánem STAVCERT Praha, s.r.o., dle stávajících řídicích norem řady 9001, 14001 a 18001, z nichž u prvních dvou norem končí jejich platnost ke dni 15. 9. 2018. Z tohoto důvodu probíhala u společnosti v průběhu roku 2017 a začátkem roku 2018 analýza systému k přechodu na novelizované normy ČSN EN ISO 9001:2015 a ČSN EN ISO 14001:2015, které byly implementovány v průběhu roku 2018, a v měsíci 09/2018 proběhl kontrolní audit podle těchto novelizovaných norem.

Společnost CHT, a.s., je rovněž provozovatelem drážní dopravy na základě licence udělené DÚ ČR a v 04/2018 získala ve správním řízení osvědčení o bezpečnosti dopravce na dalších 5 let.

INTEGRATED SYSTEM FOR QUALITY MANAGEMENT, ENVIRONMENT AND OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY (QES)

In 1999, the company Chládek & Tintěra, a.s. implemented and certified a quality management system according to ČSN EN ISO 9001:2009, and in 2005, it implemented and certified an environmental management system (ČSN EN ISO 14001:2005) and a system for the management of occupational safety and health (ČSN OHSAS 18001:2008).

The company's commitment to the principles of management under these standards is specified in the document "Quality policy, environmental protection and occupational health and safety." Individual processes are then elaborated in the "Handbook of quality, EP and OHS" and various internal guidelines of the QES system. To fulfill the qualification requirements, the company is also certified in welding according to ČSN EN ISO 3834-2 and holds the "Authorization of the Ministry of Transport to conduct technological procedures and tests of specified technical equipment - electric pursuant to the Act, No. 266/1994 Coll. on rail systems."

To meet the requirements of governing standards, the company's management annually adopts objectives and programs regarding quality, EP, OHS and rail transport operation. Meeting these objectives, as well as other requirements of governing standards, is continuously monitored through internal and external audits and it is subject to annual review by the company's management. During 2017, the certification body STAVCERT Prague conducted the latest inspection audit under the relevant governing standards 9001, 14001 and 18001, the first two of which expire on September 15, 2018. For this reason, in the course of 2017 and the beginning of 2018, the company analyzed the system for the transition to the revised standards ČSN EN ISO 9001:2015 and ČSN EN ISO 14001:2015, which were implemented during 2018. An audit under these revised standards is scheduled for September 2018.

CHT a.s. is also an operator of railway transport on the basis of a license granted by the Czech Railway Authority and in the administrative procedure in April 2018 it has obtained a certificate of carrier safety for the next 5 years.



PERONIZACE ŽELEZNIČNÍ STANICE CHODOV

Hlavním předmětem stavby byla modernizace nádraží ve smyslu vybudování ostrovního nástupiště, ke kterému povedou dva podchody. Jeden vznikl přímo před výpravní budovou a druhý na konci perónu, kde je dostatečný prostor pro to, aby byl bezbariérový. V rámci výstavby ostrovního nástupiště došlo k redukci kolejí pro osobní dopravu. Z původních čtyř zůstaly tři, čímž se uvolnil prostor pro ostrovní perón. V rámci projektu vzniklo ještě také kratší boční nástupiště pro osobní vlaky směřující zejména do Nové Role.

Mezi oběma zhlavími v železniční stanici Chodov stavaři provedli kromě peronizace a výstavby podchodů také rekonstrukci železničního svršku, kolejí a výhybek, železničního spodku včetně odvodnění a rekonstrukci mostu.

Projekt dále řešil zvýšení rychlosti průjezdu vlaků v úseku mezi stanicí Chodov a sousedním Novým Sedlem. Na přibližně dvoukilometrovém úseku došlo k rekonstrukci železničního svršku a částečně i spodku. Nejnáročnější činností byla demolice nadjezdu o dvou polích bývalé vlečky, která v Novém Sedle přecházela přes železniční trať.

Název projektu: Peronizace žst. Chodov

Investor: SŽDC, s.o.

Termín realizace: 07/2016–08/2018

Cena stavby: 462 564 080 Kč (bez DPH)

BUILDING PLATFORMS FOR THE CHODOV RAILWAY STATION

The main goal of the project was to modernize the railway station by building an island platform with two underpasses leading to it. One was built right in front of the passenger building and the other at the end of the platform where there was plenty of space to make it wheelchair accessible. During the construction of the island platform, the number of rail tracks for passenger trains was reduced from four to three, which made the space available for the island platform. As part of the project, there was also a shorter side platform built for passenger trains, especially those heading to Nová Role.

In addition to the construction of platforms and underpasses between the two sides of the Chodov railway station, workers performed the reconstruction of the track superstructure, tracks and switches, the track substructure, including the drainage and the reconstruction of the bridge.

The project also addressed the task of increase in the speed of trains passing between the station Chodov and the neighboring Nové Sedlo. On the approximately two-kilometer section, the track superstructure and partly the substructure were reconstructed. The most demanding part was the demolition of the two-span overpass of an old branch line, which was crossing the railway in Nové Sedlo.

Project name: Building platforms for the Chodov railway station

Investor: SŽDC, s.o.

Implementation period: July 2016 – August 2018

Project cost: CZK 462,564,080 (without VAT)



OPRAVA TRAŤOVÉHO ÚSEKU BRANDÝS NAD LABEM – NERATOVICE

Čtrnáctikilometrový úsek jednokolejné trati má z poloviny nové pražce a koleje a z druhé poloviny upravenou geometrickou polohu koleje a bezстыkovou kolej. Hlavním důvodem výměny a úpravy kolejového roštu v traťovém úseku Brandýs nad Labem – Neratovice byly rozpadající se dřevěné pražce a závady na kolejnicích. Trať pochází z roku 1975. Stav svršku v některých úsecích byl natolik vážný, že tam byla trvale omezená rychlost. V místech, kde pražce a kolejnice vyhovovaly, tak byly špatné geometrické poměry koleje. Dávno vysloužilé byly rovněž železniční přejezdy na šestnácti místech, které jsou nyní zrekonstruované. V rámci stavby bylo opraveno i 12 mostních objektů a úroňová nástupiště v zastávkách Jiříce a Lobkovic. Rekonstrukcí došlo k odstranění propadů rychlosti a tím vlaky mezi Neratovicemi a Brandýsem zrychlily o 4 minuty.

Název projektu: Oprava traťového úseku Brandýs nad Labem

(mimo) – Neratovice (mimo)

Investor: SŽDC, s.o.

Termín realizace: 3. 10. – 17. 11. 2017

Cena stavby: 128 889 370 Kč (bez DPH)

REPAIR OF THE RAILWAY SECTION BRANDÝS NAD LABEM–NERATOVICE

The fourteen-kilometer section of the single-track railway have half of its ties and rails replaced, and the other half has track geometry corrected and tracks welded.

The main reasons for the replacement and modification of the railroad track in the section Brandýs nad Labem–Neratovice were the decaying wooden ties and rail defects. The track was built in 1975. The condition of the superstructure in some sections was so poor that a constant speed limitation was in force there. In places where the ties and rails were suitable, the geometry of the track was poor. Railroad crossings at sixteen spots were also long past their service life and have been renovated. Additionally, twelve bridge structures and level platforms were repaired at the Jiříce and Lobkovic stops. The reconstruction eliminated speed limitations and the travel time between Neratovice and Brandýs has been reduced by 4 minutes.

Project name: Repair of the railway section Brandýs nad Labem

(excl.)–Neratovice (excl.)

Investor: SŽDC, s.o.

Implementation period: October 3 – November 17, 2017

Project cost: CZK 128,889,370 (without VAT)



REVITALIZACE AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ LOVOSICE

Moderně pojetému autobusovému nádraží dominuje pět nových nástupních ostrůvků a dvě náhradní nástupiště. Všechny ostrůvky jsou opatřeny novým informačním systémem, který slouží pro informování cestujících o spojích a případném zpoždění. Začátkem roku přibude také informační kiosek, kde budou k dispozici další informace včetně aktualit z města.

Hlavní změnou oproti původnímu stavu lovosického autobusového nádraží jsou tedy nástupiště uvnitř prostoru, jak je to dnes běžné u nově zrekonstruovaných nádraží. Před revitalizací nádraží představovalo oválnou plochu, kde parkovaly autobusy, a lidé nastupovali a vystupovali po jejím obvodu.

Kromě rekonstrukce hlavní plochy nádraží museli stavbaři upravit také přilehlé komunikace. Zejména se jedná o úpravu šířkových poměrů v Tereziánské ulici s napojením ulic Žižkova a Nádražní, úpravu komunikace k bývalé poště a napojení železničního nádraží.

Název projektu: Revitalizace autobusového nádraží Lovosice
Investor: Město Lovosice
Termín realizace: 16. 6. – 22. 12. 2017
Cena stavby: 18 591 724 Kč (bez DPH)

REVITALIZATION OF THE LOVOSICE BUS STATION

The modern bus station is dominated by five new boarding islands and two backup platforms. All islands are equipped with a new information system that informs passengers about routes and possible delays. At the beginning of the year, an information kiosk will be added, where further information, including news from the city, will be available.

The main change compared to the original state of the Lovosice bus station are the platforms inside the area, as is common in newly renovated bus stations. Prior to the revitalization of the station, it was an oval area with buses parking and people stepping on and off along its periphery. In addition to the reconstruction of the main area of the station, workers had to alter adjacent roads. In particular, the width configuration of Tereziánská street in the place of its connection to Žižkov and Nádražní streets, modifications to the road to the former post office and connection of the railway station.

Project name: Revitalization of the Lovosice bus station
Investor: The town of Lovosice
Implementation period: June 16 – December 22, 2017
Project cost: CZK 18,591,724 (without VAT)



REKONSTRUKCE VÝPRAVNÍCH BUDOV

VÝPRAVNÍ BUDOVA V ŽST. NERATOVICE

Nejdůležitější částí opravy neratovické výpravní budovy byla výměna střešní krytiny s lokální výměnou tesařských prvků a kompletní oprava fasády. Opravy se dočkaly rovněž komíny a výměny ostatní klempířské prvky. V případě rekonstrukce fasády, která měří kolem 1 200 m², se jednalo od dvou metrů nahoru o lokální výspravu. Ve spodních dvou metrech stavbaři oklepalí omítku až na cihlu a následně provedli sanační omítku. Nakonec dostala celá fasáda novou štukovou omítku a nový nátěr. Obvod budovy byl kompletně oddrenážován, částečná rekonstrukce se dotkla dešťové kanalizace a nově je vybudováno přibližně 600 m² chodníků. Uvnitř výpravní budovy došlo především na výměnu dlažby, realizaci stropních pohledů a rovněž na výmalbu. Zrekonstruovaná výpravní budova disponuje novými sdělovacími prvky a mobiliářem jak uvnitř, tak venku.

Název projektu: Oprava výpravní budovy žst. Neratovice
Investor: SŽDC, s.o.
Termín realizace: 05/2017-10/2017
Cena stavby: 6 411 988 Kč (bez DPH)

RECONSTRUCTION OF PASSENGER BUILDINGS

PASSENGER BUILDING AT THE NERATOVICE RAILWAY STATION

The most important part of the repairs of the Neratovice passenger building was the replacement of the roof covering with replacement of some wooden structural elements and the complete renovation of the facade. Chimneys were repaired as well and other plumbing replaced. In the case of the renovation of the facade, which measures about 1,200 sq. meters, from two-meter height upwards local repairs were required. In the lower two meters, the builders removed the plaster revealing the bare bricks and then applied moisture-protective plaster. Finally, the entire facade was given a new stucco and new paint.

The whole perimeter of the building was drained, the rainwater drainage was partly reconstructed and approximately 600 sq. meters of walkways were newly built. Inside the passenger building, pavement was changed, ceilings and redecoration. The restored passenger building has new communication elements and both indoor and outdoor furnishings.

Project name: Reconstruction of the passenger building at the Neratovice railway station
Investor: SŽDC, s.o.
Implementation period: May 2017 – October 2017
Project cost: CZK 6,411,988 (without VAT)



REKONSTRUKCE VÝPRAVNÍCH BUDOV

VÝPRAVNÍ BUDOVA V ŽST. MĚŠICE U PRAHY

Z Neratovic se stavbaři plynule přesunuli o pár kilometrů dál, do Měšic, kde je čekal do konce roku 2017 prakticky stejný úkol: vyměnit střešní krytinu, komíny, okna, dveře a opravit celou fasádu. Stavbaři tam také kompletně předělali přístřešek, ze kterého museli zachovat jeho historické litinové sloupy, které tvoří podpěru. Rekonstrukce výpravní budovy v Měšicích se dotkla také rozvodů elektro, ležaté dešťové kanalizace a drobných oprav uvnitř objektu. V čekárně stavbaři opravili omítky, položili novou dlažbu, rozvedli nové elektro, snížili strop a vymalovali. Součástí zakázky byla dodávka nového mobiliáře.

Název projektu: Oprava výpravní budovy žst. Měšice u Prahy

Investor: SŽDC, s.o.

Termín realizace: 08/2017-12/2017

Cena stavby: 5 139 391 Kč (bez DPH)

RECONSTRUCTION OF PASSENGER BUILDINGS

PASSENGER BUILDING AT THE MĚŠICE U PRAHY RAILWAY STATION

From Neratovice, the workers smoothly relocated a few kilometers away, to Měšice, where basically the same task was waiting for them to be completed by the end of 2017. Replacement of roofing, chimneys, windows, doors and repair of the entire facade. The workers also completely rebuilt the shelter, from which they had to keep its original cast iron pillars supporting the structure. Reconstruction of the Měšice passenger building also concerned the electrical wiring, horizontal storm drains and minor repairs inside the building. In the waiting room, the workers repaired plasters, laid new paving and electrical wiring, lowered the ceiling and redecorated the interior. The project included the delivery of new furniture.

Project name: Reconstruction of the passenger building

at the Měšice u Prahy railway station

Investor: SŽDC, s.o.

Implementation period: August 2017 – December 2017

Project cost: CZK 5,139,391 (without VAT)



OPRAVA TRAKČNÍHO VEDENÍ VE VŠETATECH

V rámci stavby došlo v žst. Všetaty k výměně izolátorů v podélných a příčných polích, ramenech TV, nástavců do kotvení, uchycení bleskojistek, elektrických dělení.

V celkovém součtu došlo k výměně 750 ks stávajících porcelánových izolátorů za nové, plastové (kompozitní či polymerové) určené pro napětovou hladinu 25 kV v typovém rozdělení (577 ks oko-oko, 164 ks oko-objímka) a nové porcelánové izolátory určené pro napětovou hladinu 25 kV a v typovém rozdělení (4 ks objímka-objímka). Výměna izolátorů byla provedena v celé hlavní i vedlejší sestavě TV, a to od elektrického dělení ÚO 401-402 (žkm 360.230) včetně po elektrické dělení ÚO 411-412 (žkm 361.620) včetně.

Název projektu: Oprava trakčního vedení v žst. Všetaty

Investor: SŽDC, s.o.

Termín realizace: 11. 8. 2017 – 30. 1. 2018

Cena stavby: 5 665 857 Kč (bez DPH)

REPAIR OF OVERHEAD LINES IN VŠETATY

During the work on the Všetaty railway station, insulators in longitudinal and transverse fields were replaced along with overhead line arms, attachment anchors, surge arrester mounts and phase separators.

Overall, 750 old porcelain insulators were replaced with new plastic (composite or polymer) ones of various types designed for a 25 kV voltage level (577 tongue/tongue pieces, 164 tongue/clevis pieces) and new porcelain insulators of various types for 25 kV voltage level (4 clevis/clevis pieces). Replacement of insulators was carried out in the whole main and secondary set of overhead lines, from the phase separator of the disconnectors 401-402 (km 360.230) to phase separator of the disconnectors 411-412 (km 361.620) inclusive.

Project name: Repair of overhead lines at the Všetaty rail station

Investor: SŽDC, s.o.

Implementation period: August 11, 2017 – January 30, 2018

Project cost: CZK 5,665,857 (without VAT)



S technologií pokládky železničních pražců strojem DONELLI PTP 350 jsme v roce 2018 vstoupili do druhé stavební sezóny.

V prvním roce naše posádka sbírala zkušenosti a seznamovala se s technologií. Naším cílem zároveň bylo dosáhnout optimalizace pokládky pražců a zajistit plynulou přístavbu pražců a cílem bylo zajistit dosahování předpokládaných denních výkonů.

V roce 2018 jsme využili stroj DONELLI PTP 350 při realizaci zakázky „Opravné práce v úseku Ostroměř–Jičín“, kde jsme ve dvou dnech zdemontovali 850 běžných metrů kolejových polí a zajistili pokládku betonových pražců.

První naší zakázkou, která nebyla realizována v rámci vlastních zakázek, byla pokládka 7 700 běžných metrů v tratovém úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice, kde se dařilo plnit předpokládané denní výkony pokládky od 700 běžných metrů do 950 běžných metrů.



Další významnou zakázkou byla pokládka pražců ve II. TK Vlkov u Tišnova – Říkonín, kde jsme položili přibližně 7 000 běžných metrů.

V roce 2018 nás ještě čeká zakázka „Revitalizace tratě Lovosice–Louny“, kde lze očekávat výkon asi 6 000 běžných metrů. V říjnu 2018 se stroj opět vrátí na stavbu II. TK Vlkov u Tišnova – Říkonín s pokládkou cca 7 000 běžných metrů.

Hlavní výhodou portálového jeřábu je bezesporu rychlost a jednoduchá manipulace s pražci. Z toho však vyplývá, že se hodí především na delší úseky v řádu stovek metrů, nikoliv desítek.

Další předností stroje Donelli typu PTH je, že jej lze nasadit nejen na jednokolejných tratích, ale bez omezení sousední koleje i na dvoukolejných tratích, dále pak na přímých úsecích, v obloucích, na rovné trati i na trati s převýšením. Donelli PTH 350 lze použít i pod mostními konstrukcemi a na velmi frekventovaných tratích a v krátkých výlukách.

POPIS STROJE:

Portálové jeřáby jsou tvořeny rámem, který se skládá ze dvou dolních podvozků pohybujících se po pomocné drážce a z horního portálového mostu, který je s podvozky spojen pomocí zvedacích válců. V rámu jsou integrovány elektrické a hydraulické obvody a vzduchem chlazený motor. Přenos výkonu je hydrostatický na všechna čtyři kola s dvojitým okolíkem. Portálové jeřáby je možné přepravovat na plošinovém voze.

PROVOZ STROJE:

Zřizování kolejového roštu probíhá montáží v ose s tím, že značná část práce je mechanizovaná. Po příjezdu pracovního vlaku na startovací úsek se portálové jeřáby otočí, nakolejí na pomocnou drážku a přesunou se nad traverzu, kterou uchopí. Celá technologická jednotka je připravena k práci během dvou hodin. Vystrojené pražce se pomocí řetězkových úchytů přivěsí na traverzu a postupně se přepravují na místo pokládky, kde se každý druhý odvěsí a zbývající polovina se odvěsí návazně. Tento cyklus se opakuje. Po položení dostatečného počtu pražců se pomocí zařízení na nasazování kolejnic přesunou kolejnicové pásy montážní drážky na rozložené pražce. Před upnutím upevňovadel se provede ručně případná korektura rozdělení pražců.

TECHNICKÁ DATA:

- Pokládka nové koleje: 800-1 000 m/den
- Zdvíhací síla (dvojice jeřábů): 18 000 kg
- Plynulá rychlost jízdy: 0-15 km/h
- Rychlost zvedání/spouštění při plném zatížení: 6 m/min

In 2018, we entered the second building season with the track-laying gantry crane DONELLI PTP 350.

During the first year, our crew was gathering experience and making itself familiar with the technology. At the same time, our aim was to optimize the tie-laying process and ensure the smooth track extension. The goal was to ensure the achievement of the expected daily performance.

In 2018, we used the DONELLI PTP 350 machine for the implementation of the project "Repair work in the Ostroměř–Jičín section", where in two days we demounted 850 standard meters of rail spans and secured the laying of concrete ties.

Our first contract, which was not realized as our own contract, was the laying of 7,700 standard meters in the track section of Havlíčkův Brod—Okrouhlice, where we succeeded in fulfilling the expected daily performance of 700 to 950 standard meters.

Another important contract was the laying of ties on the 2nd rail track of the Vlkov u Tišnova—Říkonín section, where we laid approximately 7,000 standard meters.

In 2018, we are still left to implement the project of Reconstruction of the Lovosice—Louny track, where we are to lay about 6,000 standard meters. In October 2018, the machine will return to the construction of the 2nd rail track of the Vlkov u Tišnova—Říkonín section in order to lay another 7,000 standard meters. The biggest advantage of the gantry crane is without any doubt its speed and simple manipulation with the ties. However, this also means it is better suited for sections that are hundreds of meters long, rather than just dozens. Another advantage of the Donelli PTH is that it may be employed not only on single-track railways, but also on double-track railways without limiting the use of the neighboring track. It can be used on straight sections, curves, elevated or level track. Donelli PTH 350 may be also employed under bridge structures, on heavily frequented sections and during short closures.

MACHINE DESCRIPTION:

Gantry cranes are made up of a frame consisting of two lower chassis moving along the auxiliary groove and an upper gantry bridge which is connected to the chassis by lifting cylinders. In the frame, electrical and hydraulic circuits and air-cooled engine are integrated. The power transmission is hydrostatic on all four wheels with a double effect. Gantry cranes can be transported on a platform wagon.

MACHINE OPERATION:

The installation of the track length is carried out by assembly in the axle, with a significant part of the work being mechanized. Upon arrival of the work train to the starting section, the gantry cranes are turned, directed to the auxiliary groove and moved over the traverse beam, which they grab. The entire technology unit is ready to work within two hours. The fitted ties are fastened to the traverse beam by means of chain clamps and are gradually transported to the place of laying where every other tie is unchained and the remaining half is unchained afterwards. This cycle is repeated. After laying down a sufficient number of ties, the track rails move the mounting grooves on the spread ties using a rail mounting device. Before the fasteners are fastened, a possible correction of the spacing of the ties is performed manually.

TECHNICAL DATA:

- Laying of a new track: 800-1000 m/day
- Lifting load (of a pair of cranes): 18,000 kg
- Speed of travel: 0-15 km/h
- Lifting/lowering speed with full load: 6 m/min



OPRAVA PROPUSTKU V NIŽBORU

Stavba „Oprava propustku v km 10,096“ se nachází ve sklářské vesničce Nižbor u Berouna. Stavební práce byly rozděleny do dvou etap. První etapa se skládala ze sanace spodní stavby a zajištění prasklé klenby po celém jejím obvodu pomocí systému Helifix. Jedná se o opatření proti následnému pohybu. V druhé etapě středisko údržby navýšilo římsy propustku ze železobetonu, zajistilo kolejové lože proti hrožícímu sesuvu do průtokové části propustku a vystavělo gabionové zdi na krajích propustku. Dokončení stavby završila výroba a následná montáž ocelového zábradlí.

Název projektu: Oprava propustku v km 10,096 TÚ 0761

Termín realizace: 8. 12. 2017 – 27. 2. 2018

Investor: SŽDC, s.o., OŘ Praha

Cena stavby: 890 426 Kč (bez DPH)

REPAIR OF A CULVERT IN NIŽBOR

The project "Repair of the culvert at 10.096 km" is located in the glass village of Nižbor near Beroun. The construction works were divided into two stages. The first stage consisted in redevelopment of the bottom structure and securing the cracked vault throughout its periphery using the Helifix system. This measure was taken to prevent the subsequent movement. In the second stage, the maintenance center thickened the cornices of the culvert with reinforced concrete, secured the rail bed against the impending sliding into the culvert hole, and built gabion walls at the edges of the culvert. The project was completed with the production and subsequent installation of the steel railing.

Project name: Repair of the culvert at 10.096 km TÚ 0761

Implementation period: December 8, 2017 – February 27, 2018

Investor: SŽDC, s.o., OŘ Praha

Project cost: CZK 890,426 (without VAT)

**VÝROK AUDITORA**

Provedl jsem audit přiložené účetní závěrky společnosti Chládek & Tintěra, a.s., (dále také „Společnost“) sestavené na základě českých účetních předpisů, která se skládá z „Rozvahy“ ke dni 31. března 2018, výkazu „zisku a ztráty“, přehledu o změnách vlastního kapitálu a přehledu o peněžních tocích za rok končící 31. března 2018 a přílohy této účetní závěrky, která obsahuje popis použitých podstatných účetních metod a další vysvětlující informace. Údaje o Společnosti jsou uvedeny v bodě 1 přílohy této účetní závěrky.

Podle mého názoru účetní závěrka podává věrný a poctivý obraz aktiv a pasiv společnosti Chládek & Tintěra, a.s., ke dni 31. března 2018, nákladů a výnosů a výsledku jejího hospodaření a peněžních toků za hospodářský rok od 1. dubna 2017 do 31. března 2018 v souladu s českými účetními předpisy.

AUDIT Litoměřice s.r.o.

Ing. Josef Běloubek

Vrchlického 248/17, Litoměřice

Číslo oprávnění 474

AUDITOR'S REPORT

I have conducted an audit of the financial statements of the company Chládek & Tintěra, a.s. (hereinafter "Company") compiled in accordance with Czech accounting regulations, which comprise the balance sheet as of March 31, 2018, profit and loss statement, statement of changes in equity and cash flow statement for the fiscal year ended on March 31, 2018, and the appendix to the financial statements, which contains a summary of significant accounting policies and other explanatory information. Information about the Company are listed in Note 1 of the appendix to the financial statements.

In my opinion, the financial statements give a true and fair view of the assets and liabilities of the Chládek & Tintěra, a.s. Company as of March 31, and of its costs, revenues and profit (and cash flows) for the fiscal year from April 1, 2017, to March 31, 2018 in accordance with Czech accounting regulations.

AUDIT Litoměřice s.r.o.

Ing. Josef Běloubek

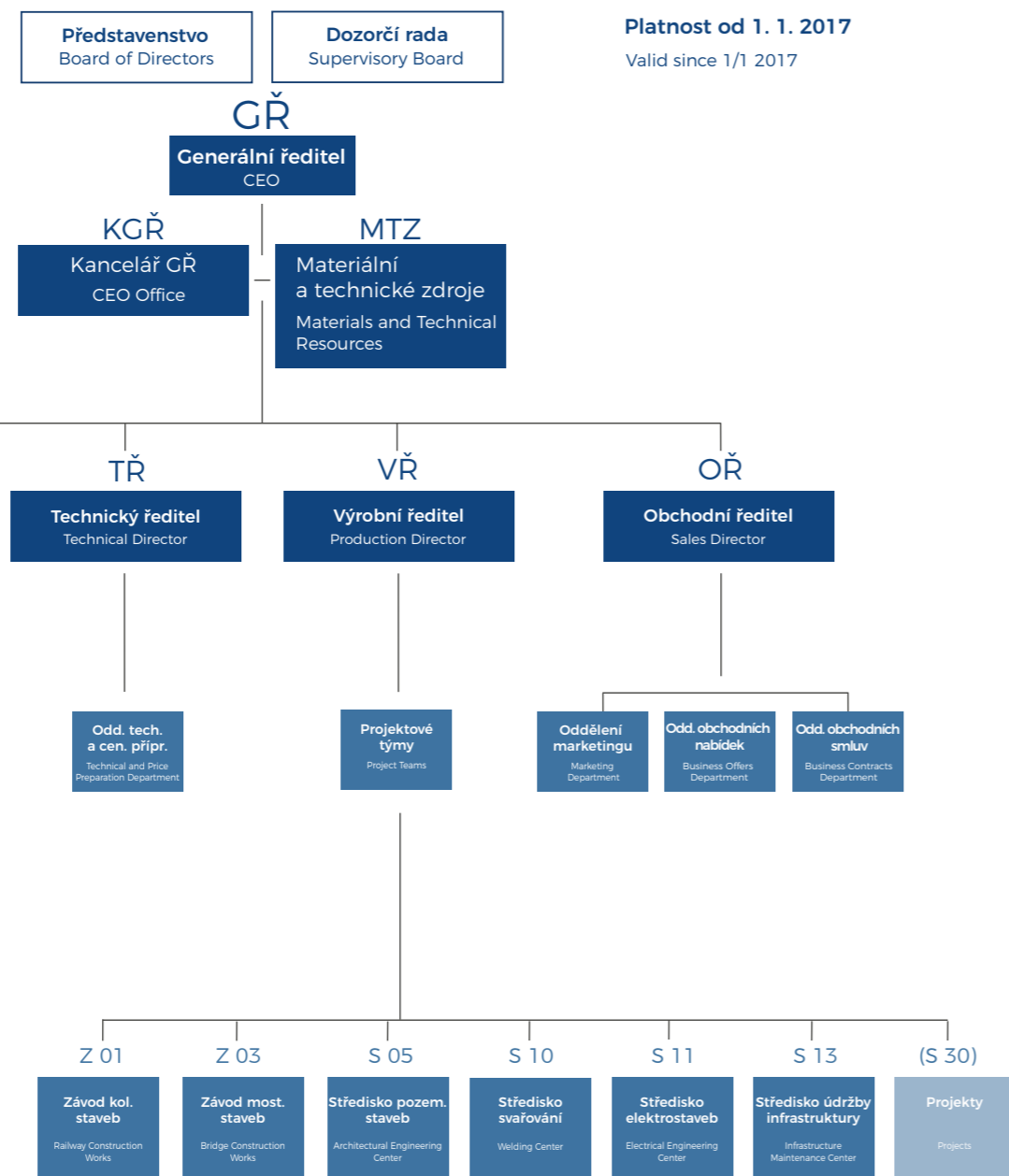
Vrchlického 248/17, Litoměřice

Certificate No. 474



**Chládek
& Tintěra**

ORGANIZAČNÍ STRUKTURA
Chládek & Tintěra a.s.



Chládek & Tintěra, a.s.

Nerudova 1022/16
412 01 Litoměřice-Předměstí
Tel.: + 420 416 741 668
Fax: + 420 416 741 669

ID datové schránky: zvin7tc
Bankovní spojení: Komerční banka – pobočka Litoměřice
č. ú.: 205 330 0217/0100

e-mail: cht-itm@cht.cz
www.cht.cz
IČ: 627 43 881
DIČ: CZ627 43 881

Databox ID: zvin7tc
Bank details: Komerční banka – Litoměřice branch
account no. : 205 330 0217/0100

e-mail: cht-itm@cht.cz
www.cht.cz
Company ID: 627 43 881
VAT ID: CZ627 43 881

Generální ředitel a předseda představenstva
General director and Chairman of the Board

Ing. Jan Kokeš
kokes@cht.cz

Administrativní ředitel a člen dozorčí rady
Administrative director and Member of the Supervisory Board

Ing. Stanislav Fousek
fousek@cht.cz

Obchodní ředitel
Business director

Ing. Pavel Stoužil
stouzil@cht.cz

Technický ředitel
Technical Director

Ing. Pavel Jakoubek
jakoubek@cht.cz

Výrobní ředitel
Production Director

Ing. Jan Chlupsa
chlupsa@cht.cz

Vedoucí ekonomického oddělení a člen představenstva
Head of the Financial Department and Board Member

Bc. Vlastimil Polák
polak@cht.cz

Vedoucí oddělení obchodních nabídek a člen představenstva
Head of the Business Offers Department and Board Member

Miroslava Bosmanová
bosmanova@cht.cz

Vedoucí obchodních smluv
Head of the Business Contracts Department

Lenka Kameníková
kamenikova@cht.cz

Ředitel závodu kolejových staveb a člen představenstva
Director of Railway Constructions and Board Member

Pavel Holzknecht
holzknecht@cht.cz

Ředitel závodu inženýrských a mostních staveb a člen představenstva
Director of the Bridge and Engineering Works and Board Member

Vladimír Jehlička DiS.
jehlicka@cht.cz

Vedoucí střediska dopravy a mechanizace
Transport and Mechanization Manager

Bc. Marek Kameník
kamenik@cht.cz

Vedoucí střediska pozemních staveb
Head of the Architectural Engineering Center

Ing. Michal Novák
m.novak@cht.cz

Vedoucí střediska svařování
Head of the Welding Center

Jiří Neruda
neruda@cht.cz

Vedoucí střediska elektrostaveb
Head of Electrical Engineering Center

Martin Harvan
harvan@cht.cz

Vedoucí střediska údržby
Head of maintenance

Bc. Miroslav Krutina
krutina@cht.cz

Vedoucí střediska drážní dopravy a člen dozorčí rady
Head of the Railway Transportation and Member of the Supervisory Board

Ing. Vlastimil Jiša
jisa@cht.cz



**Chládek
& Tintěra**