

JIHOČESKÁ UNIVERZITA  
PEDAGOGICKÁ FAKULTA  
KATEDRA ANGLISTIKY  
ČESKÉ BUDĚJOVICE

Bakalářská práce na téma:

**Překlad anglického odborného textu a jeho problematika**

Vypracovala: Barbora Steklíková

Studijní obor: ANHS

Vedoucí práce: PhDr. Vladimír Kajlík, Ph.D.

Datum odevzdání: 30.4.2007

UNIVERSITY OF SOUTH BOHEMIA  
PEDAGOGICAL FACULTY  
ENGLISH DEPARTMENT  
ČESKÉ BUDĚJOVICE

**Translation of an English technical text and its issues**

Student: Barbora Steklíková

Field of study: ANHS

Consultant: PhDr. Vladimír Kajlík, Ph.D.

Date of issue: 30.4.2007

## ANOTACE

Tato bakalářská práce se zabývá teoretickou i praktickou stránkou překladu anglického odborného textu. V úvodní části podává přehled historického vývoje překladu a jeho nejvýznamnějších osobností v Čechách. Druhá část této bakalářské práce se zabývá problematikou překladatelské praxe obecného a odborného překladu, zaměřeného především na ekonomickou a leteckou terminologii. Ve třetí hlavní části se věnuje rozboru jednotlivých jazykových jevů, které se vyskytly při překladu ze zdrojového do cílového jazyka. Výchozím dokumentem ve zdrojovém jazyce je anglický text výroční zprávy americké letecké společnosti Continental Airlines, který byl přeložen do cílového jazyka – češtiny. Oba tyto dokumenty jsou zařazeny jako přílohy na konci práce spolu s tabulkami vybraných odborných termínů z oblasti ekonomiky a letectví.

## ABSTRACT

This Bachelor Thesis deals with theoretical and practical issues in translating English technical texts. The first part of the Thesis offers historical overview of translation in Czech lands. Second part of this Thesis deals with the practical issues of translating general versus technical texts by focusing on terminology from the fields of financial and aviation industries. The third part of this Thesis presents an analysis of the translation issues, which emerged during the translation process from the source to target languages. The Czech translation of the Annual Report of American Continental Airlines (target language) has been compared with the English Report (source language) to shed light on issues that have arisen by the translation. Both documents are enclosed in the Appendix at the end of the Thesis together with the Glossary of selected economic and aviation terms.

## PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Překlad anglického odborného textu a jeho problematika“ vypracovala samostatně za přispění konzultací s vedoucím bakalářské práce a použila jsem pouze pramenů uvedených v příloženém seznamu.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

V Českých Budějovicích dne

.....

Podpis

## PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych poděkovala vedoucímu práce PhDr. Vladimírovi Kajlíkovi, Ph.D. za odborné vedení a pomoc při psaní této bakalářské práce.

## OBSAH

Úvod .....	8
1. Historický přehled .....	10
1.1. Nejvýznamnější překladatelé .....	14
1.2. Překlad a jeho techniky .....	16
2. Překlad odborného textu .....	19
2.1. Odborný styl .....	20
2.2. Překlad finančních textů .....	23
2.3. Překlad právních textů .....	25
2.4. Překlad textů evropské unie .....	27
3. Analýza překladu .....	30
3.1. Podstatná jména .....	30
3.2. Zájmena .....	36
3.3. Slovesa .....	37
3.4. Frazeologie .....	38
3.5. Syntax .....	39
3.6. Stylistika .....	40
Závěr .....	41
Summary .....	43
Bibliografie .....	45
Přílohy .....	47

## ÚVOD

Úvodem této práce bych chtěla říci, že doufám, že pro mne práce na této bakalářské práci bude nejen přínosem, který mi rozšíří okruh mých již dosažených znalostí, ale že mi také pomůže k úspěšnému zakončení studia a tím i k dalším akademickým nebo pracovním úspěchům.

Téma „Překlad odborného anglického textu a jeho problematika“ jsem si pro svou bakalářskou práci zvolila proto, protože překladatelská problematika mne vždy zajímala a vždy jsem uvažovala o tom, že bych se jí v budoucnu mohla hlouběji věnovat. Vždy mne také zajímal spíše odborný překlad se svými specifiky, kterému se ve školách nebo v jazykových kurzech nevěnuje až tolik pozornosti, ale který je dnes nedílnou součástí našeho každodenního života a setkáváme se s ním téměř „na každém kroku“. Studium materiálů potřebných ke zpracování této bakalářské práce chci získat teoretické znalosti a doufám, že si překladem výroční zprávy letecké společnosti Continental Airlines prohloubím i praktické schopnosti a dovednosti, týkající se především překladu odborného textu.

K vlastní práci přistupuji ze dvou hledisek. V teoretické části práce se zabývám historickým vývojem překladu. Domnívám se, že znalost překladatelské minulosti usnadňuje práci překladatelům dnešním a někdy může být pro podobu dnešního překladu určující. Dále se v teoretické části věnuji některým významným překladatelům, jejichž díla jsou i v dnešní době považována za základní, formovala překladatelskou činnost v minulosti a mohou být přínosem i dnes. Poté navazují jednotlivé kapitoly týkající se charakteristiky překladu a překladatelských technik, charakteristiky odborného stylu a s tím spojené charakteristiky překladu odborného textu. V poslední kapitole teoretické části se věnuji překladu odborných textů, které jsou aktuální v kontextu překladatelské činnosti EU.

V praktické části se zaměřuji především na samotný překlad již výše zmiňované výroční zprávy americké letecké společnosti Continental Airlines a na problematiku s tímto



překladem spojenou. Do bakalářské práce je zahrnut i glosář vytvořený na základě termínů, které se vyskytovaly v překládaném textu.

Na závěr práce se pokusím zhodnotit situace vzniklé při překládání a psaní této bakalářské práce. Věřím, že mi tato práce pomůže v budoucnu a že si díky ní rozšířím obzory jak v překladatelské, tak i v ekonomické praxi.

## 1. Historický přehled

Překladačská činnost je téměř tak stará jako písmo samo a nejméně tak stará, jak staré jsou hospodářské, kulturní nebo diplomatické styky mezi národy. Již ve starověku se převáděli řecké texty do latinských a později i do dalších národních jazyků. Bez překladů by se žádný národ a žádná kultura neobešly. V evropských literárních dějinách má překlad dokonce náskok před původní literární tvorbou. O jednotlivých fázích vývoje překladu se v této bakalářské práci zmíním jen velmi stručně a pokusím se zaměřit na vývoj překladu odborných textů, protože dějiny překladu jsou neuvěřitelně rozsáhlým materiálem a celkový rozbor by přesáhl osnovy této bakalářské práce.

Počáteční překlady většiny kultur se týkají především beletristických a básnických děl. Je pravdou, že se překládala i díla sumerská nebo díla vzniklá ve starém Řecku a ta rozhodně rozměr odbornosti, vědy a techniky nepostrádala, ale za prvotní stěžejní překlady jsou považovány především překlady Bible do jednotlivých jazyků. Tyto překlady daly základ mnoha spisovným jazykům. Například prvky Lutherova překladu Bible můžeme pozorovat ve spisovné němčině ještě dnes. Stejný význam měla pro český národ Kralická bible.

Stejně tak jak se vyvíjel překlad začaly se postupem času vyvíjet i jednotlivé překladačské metody a to především podle jednotlivých učenců, kteří se překlady zabývali a jednotlivé metody prosazovali. V historii překladu se setkáváme se dvěma hlavními proudy překladu. Jedním je překlad doslovný a velmi svázaný a druhým je naopak překlad volný, parafrázující, umožňující leckdy mnohé odchylky. Tyto metody překladu se měnily společně s jednotlivými kulturními etapami. Nejstarší překlady byly hodně ovlivněné církví a proto jsou doslovné, jednotlivá slova jsou v nich izolovaná, je zachován slovosled zdrojového jazyka a není kladen důraz na souvislý význam věty. Tento způsob překladu měl být zárukou zachování věrnosti textů a měl zamezit neautorizovaným výkladům Bible. Postupem času se začala svázanost textu uvolňovat a doslovnost zmenšovat. Někteří pozdější lingvisté např. Josef Jireček se domnívali, že podle toho lze určit stáří překladu.

I druhý způsob překladu byl ve středověku uplatňován, ale jen v menší míře a zcela se vyhýbal liturgickým textům. Překladatelé převáděly texty do nových forem. Podoba originálního textu, mnohdy ani jeho myšlenka, nemusely být zachovány. Poezie byla překládána prózou a naopak. Originální text byl považován pouze za jakýsi odrazový můstek pro samostatnou tvorbu překladatele. Hlavními prostředky tohoto překladu bylo zkracování nebo naopak rozvíjení textu dalšími detaily, tyto úpravy byly způsob jakým myšlenky předlohy aktualizovat.

V době humanismu se překlad vyvíjel směrem volných překladů. Překlady byly chápány jako nepůvodní díla a překladatelé se řídili Horatiovým (65 – 8 př.n.l.) výrokem z *Ars poetica*: „*Nec verbum verbo curabis reddere fidus interpres.* (věrný překladateli, snaž se, abys nepřekládal slovo od slova)<sup>1</sup>. A tento výrok rozšiřuje ještě Sv. Jeroným (347 – 420 n.l.): „*Non verbum e verbo sed sensu exprimera de sensu.* (nepřekládat jedno slovo jiným slovem, ale význam významem)<sup>2</sup>. Vynález knihtisku umožnil jednodušší šíření překladů i mezi širší vrstvy obyvatelstva a tím se splnil i cíl humanistů umožnit jazykově srozumitelnými texty vzdělání co nejširší vrstvě obyvatelstva. Za tímto účelem se v textech objevovaly četné vysvětlivky.

Jak již bylo řečeno, překlady jsou důležitou součástí každé národní literatury a o některých kulturách, jako například o české, to platí dvojnásob. Na konci 18. století, kdy v českých zemích začalo národní obrození, se překlad stal nejen prostředkem rozvíjení českého jazyka, ale byl i prostředkem politického boje. Především šířením českého jazyka mezi široké vrstvy obyvatelstva se tak stal nástrojem ke vzdělávání, šíření osvěty a k celkové demokratizaci. Nedílnou součástí překladů národního obrození byly překlady odborných textů šířící technické a praktické poznatky. Postupem času ustupuje dominantní postavení překladu a překlad se stává doplňkem domácí tvorby a někdy i její inspirací. Překlad se přestává podílet na rozvoji kultury, vědy, práva a techniky a stává se její součástí. Toto vývojové stádium umožnilo studium překladu jako samostatné

---

<sup>1</sup> Jiří Levý, *České teorie překladu* 1. díl, str. 27

<sup>2</sup> Jiří Levý, *České teorie překladu* 1. díl, str. 28

vědecko-literární disciplíny. Jedním z nejvýznamnějších překladatelů této doby byl Josef Jungmann, který se velkou měrou podílel na převodu odborné terminologie politické, filozofické, právní a vojenské. V překladových dílech z poloviny 19. století je patrné počesťování cizích reálií, které se již v dnešních ani pozdějších textech příliš neobjevuje (český purizmus se obracel především proti germanizmům – byl reakcí na celkový úpadek češtiny 18.-19. století).

Ke konci 19. století se na překládání podílejí známí autoři české domácí tvorby mezi které patří například Eliška Krásnohorská, Jaroslav Vrchlický, Václav Alois Jung a Josef Václav Sládek. Pro vydávání překladů z americké literatury měl značný význam pobyt J. V. Sládka v USA. Překladatelské úsilí autorů té doby podporuje a inspiruje ediční činnost nakladatelů a některých časopisů. Ottova světová knihovna, založená 1897 a redigovaná Jaroslavem Kvapilem, plnila svůj cíl přinášet vedle krásné literatury i cenné spisy vědecké a populárně-naučné jako například T. Huxley: *Uvedení ve vědy přírodní*, A. Carnegie: *Panství obchodu*, J. S. Mill: *O svobodě* nebo *Cookovy Cesty kolem světa* a další. Před první světovou válkou se na vydávání přeložené literatury podílí stále více nakladatelů a také jsou stále častěji zařazovány překlady vzdělávací a odborné literatury. Toto období by se dalo charakterizovat jako období rozmachu a dohánění Evropy.

S nárůstem počtu vydávaných překladů a s rozvojem moderní filologie se začíná diskutovat o kvalitě překladu a stále častěji se objevují diskuse o protipólech doslovného a volného překladu. To je dalším impulsem pro překlad. Na přelomu století se v překladu především anglických beletristických textů stále častěji řešil problém překladu jednotlivých jazykových vrstev jakou je například nářečí nebo spisovný a nespisovný jazyk.

Na přelomu 19. a 20. století začínají být na překladatele kladeny nové nároky při překladu odborných prací myslitelských a politických osobností zabývajících se společenskými, etickými a ekonomickými otázkami, postavením jedince ve společnosti na přelomu století a nejrůznějšími koncepcemi společenského vývoje. Vychází řada překladů filosofických, sociologických a ekonomických děl např. John Locke (1632 –

1704), Thomas Carlyle (1795 – 1881), Charles Darwin (1809 – 1882), *Utopie* Thomase Moora (1779 – 1852), řada prací Johna Stuarta Milla (1806 – 1873) (*O individualitě*, 1880, *Poddanství žen*, 1890, *O svobodě*, 1891, *Úvahy o vládě ústavní*, 1892, *Tři eseje o náboženství*, 1900, a další). Často je překládán i Herbert Spencer (1820 – 1903) (*Vychování rozumové, mravné a tělesné*, 1879, *Dané pravdy mravoučné*, 1895, *O studiu sociologie*, 1898, *Filosofie souborná u výtahu*, 1901, a mnoho dalších). Od začátku 20. století pak byla vydávána díla Johna Ruskina (1890 – 1900) (*Výklady o umění*, 1901, *Tomu poslednímu. Čtvero pojednání o prvních základech národního hospodářství*, 1910). Z amerických autorů byli překládáni například Thomas Paine (1737 – 1809) (*Věk rozumu*, 1909), Walt Whitman (1819 – 1892) (*Vyhledky demokracie*, 1902) a nebo Ralf Waldo Emerson (1803 – 1882) (*Představitelé lidstva*, 1897, *Společnost a samota*, 1907, *Essaye*, 1912, *Příroda*, 1912) a Henry David Thoreau (1817 – 1862).

Po první světové válce se překladatelé zasazovali o zkvalitnění překladů, jejichž úroveň značně kolísala. V meziválečném období dochází k rozvoji překládání všech oborů, překladu odborných textů nevyjímaje, a vzniká široké pole vydávané překladové literatury i když výše nákladů vydávaných knih byly poměrně nízké. To bylo způsobeno především postupujícím vývojem české kultury. Vydávání přeložených knih podporovalo množství malých i větších nakladatelství jako například Melantrich, Jan Leichter nebo Josef Florian, který se specializoval na vzdělání opírající se především o odborné texty o umění, vědě a náboženství.

Po skončení druhé světové války obnovují mnohá nakladatelství svou činnost a vznikají i další menší soukromá nakladatelství. Tento vývoj je však po roce 1948 násilně přerušena a po dlouhá léta byla vydavatelská činnost (ve státním nakladatelství) a tím i činnost překladatelská řízena ministerstvem kultury. Zásadní změny přinesl až politický převrat roku 1989, kdy se situace díky zrušení cenzury a „otevření“ se světu uvolnila.

V 50. a 60. letech 20. století se také objevily pokusy o strojový překlad. Tyto pokusy byly prováděny na základě teorie, že když se text rozebere na základní významové jednotky a tyto jednotky se nahradí slovníkovými ekvivalenty cizího jazyka, vznikne mechanický

překlad. Dnes již víme, že tato metoda je naprosto nepoužitelná, protože nelze nahrazovat slovo slovem, ale že je dílo třeba chápat jako celek. Takový překlad nemá žádnou hodnotu. V pozdější době se přešlo ke strojovému překládání odborných textů pro jejich ustálenou slovní zásobu. U některých vysoce technických textů, např. manuálů k automobilům nebo katalogů technických součástek, je tento způsob překladu využíván dodnes.

Dnes se s překlady odborných textů můžeme setkat téměř na každém kroku. Přeložené odborné texty nacházíme v podobě návodů k přístrojům do domácnosti, v nejrůznějších encyklopediích, v ekonomice (výročních zprávách apod.) a v neposlední řadě v práci s počítačem a internetem. Cizí odborné termíny jsou všude kolem nás a mnohdy jsou tak zobecnělé, že se již ani nezabýváme jejich překladem.

Zatímco do 17. století se překladatelská činnost odvíjela především od poznatků založených na zkušenosti, dnes je již více odbornou disciplínou.

### **1.1. Nejvýznamnější překladatelé**

V naší historii je poměrně velké množství překladatelů. Někdy překlady předcházely vlastní tvorbu, někdy jí zase naopak pomáhaly formovat. V důležitých obdobích našeho národa, překlady pomáhaly formovat náš jazyk.

Nejstarším známým překladatelem byl Tomáš Štíttný ze Štíttného (\*kolem 1333 - † 1401 a 1409), ale jeho překlady jsou považovány za velmi nepřesné. K nejstarším překladatelům patřili také bezpochyby otec a syn Zikmund (1497 – 1554) a Řehoř (1460 – 1514) Hrubý z Jelení a Jan Augusta (1500 – 1572) z Jednoty bratrské. Ale především nesmíme opomenout Jana Blahoslava (1523 – 1571), jehož Gramatika česká z roku 1571 je považována za tehdejší vrcholné dílo o překladu u nás nebo Václava Beneše Optáta (1. pol. 16. století), který také přeložil Nový Zákon. Tito překladatelé jsou důležitou součástí překladatelské historie, ale překladům odborných textů se většinou nevěnovali. Překladatelé odborného stylu, o které v této práci jde především, se zapsali do překladatelské historie až o mnoho později.

První překlady odborných textů se objevují za národního obrození a zásluhu na nich má především Josef Jungmann (1773 – 1847), který se zasloužil i tvorbu mnohých výrazů a pojmů, které jsme do té doby v českém jazyce neměli. Do tohoto období spadají i další slavní překladatelé jako například Josef Dobrovský (1753 – 1829), Antonín Jaroslav Puchmajer (1769 – 1820) nebo Jaroslav Vrchlický (1853 – 1912), jehož překlady jsou považovány za jedny z nejlepších. Ne všichni tito překladatelé se zabývali odbornými texty, ale jejich překladatelská činnost měla bezpochyby velmi důležitý vliv na náš jazyk i na jejich následovníky.

V průběhu druhé poloviny 19. století, zvláště od sedmdesátých let, se zvyšuje počet přeložených titulů z anglické a americké literatury, přibývají překladatelé a zvyšuje se zájem o překlady ze strany časopisů, nakladatelství a různých institucí. Vůdčími osobnostmi překlada konce 19. století se stali například Eliška Krásnohorská (1874 – 1926), Václav Alois Jung (1858 – 1927) nebo Josef Václav Sládek (1845 – 1912), jehož překlady jsou považovány za velmi kvalitní díla a mnohé z nich nebyly dodnes překonány.

Období před první světovou válkou je v českém překlada často označováno za období rozmachu a dohánění Evropy. Mezi významné překlada tel meziválečného a poválečného období by se dali zařadit například Staša Jilovská, Marie Fantová, F. Vrba, Vlasta Dvořáčková (\*1924) nebo Jarmila Fostrová a Karel Čapek (1890 – 1938), jehož překlady poezie se staly na dlouho dobu vzorem.

S rozvojem vědy a techniky v novější době přichází i rozvoj překlada telství odborných textů, různých návodů a příruček. V dnešní době je velké množství překlada telů jak beletristických, tak odborných textů. Jsou mezi nimi například Jan Balabán (\*1961), který se zabývá především překlada tel technických textů, Bohuslav Blažek (1942 – 2004), Pavel Eisner (1889 – 1958), František Fröhlich (\*1934), Josef Jařab (\*1937), Jan Kantůrek (\*1948), Miloš Urban (\*1967), Antonín Přidal (\*1935), Martin Hilský (\*1935), Břetislav Hodek a mnoho dalších.

Překladaelé odborných textů se nezapisují do historie na dlouhou dobu, protože jejich odvětví se velmi rychle vyvíjí. S novým vynálezem, přístrojem nebo zařízením přijde nový překlad, nová terminologie, nový překladael. Odborné překlady jsou sice kratšího trvání, ale jejich hodnota a náročnost je stejná jako u kteréhokoli jiného žánru.

## 1.2. Překlad a jeho techniky

Překlad může být dělen na několik typů. Například Roman Osipovič Jakobson (1896 – 1982), americký jazykovědec ruského původu, který v meziválečném období působil v Praze a podílel se na vzniku a činnosti Pražského lingvistického kroužku, rozlišuje druhy překlada takto:

- a) vnitrojazykový překlad, tj. výklad pojmů v tomtéž jazyce,
- b) mezijazykový překlad, tj. překlad ve vlastním slova smyslu,
- c) mezisémiotický překlad, tj. výklad znaků jednoho sémiotického systému znaky jiného sémiotického systému.<sup>3</sup>

V této kapitole se věnujeme pouze mezijazykovému překlada, jeho formám a problematice.

Překladaelská činnost se velmi rychle šíří ve všech oblastech. Svědčí o tom údaje zveřejňované od roku 1979 organizací UNESCO v přehledu Index Translationum<sup>4</sup>. S přeloženými texty se setkáváme každý den v novinách, časopisech i televizi. Jsou to překlady agenturních zpráv a zprostředkovávají nám dění ve světě. I proto máme v dnešní době velké množství překladaelů. Prvním předpokladem pro překlad je nejen velmi dobrá znalost jazyka ze kterého překládáme, tj. zdrojového jazyka, ale především výborná znalost vlastního jazyka, tj. jazyka cílového, v našem případě tedy jazyka českého. K odbornému překlada se ještě přidává oborová odborná znalost. Ale ani výborná teoretická znalost jazyků nestačí. Text musí znít jako text původní a ne jako text

---

<sup>3</sup> Jiří Levý, Umění překlada, nakladatelství Ivo Železný, Praha 1998, str. 26

<sup>4</sup> Index Translationum je mezinárodní bibliografie překlada. Databáze obsahuje informace o knihách přeložených a publikovaných od roku 1979 ve více než 100 členských zemích UNESCO. Databáze je aktualizována čtyřikrát ročně a ke shlédnutí na internetové adrese:

[http://portal.unesco.org/culture/admin/event.php?URL\\_ID=7810&URL\\_DO=DO\\_TOPIC&URL\\_SECTION=201](http://portal.unesco.org/culture/admin/event.php?URL_ID=7810&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201)



přeložený. U překladů odborných textů (patentů, návodů, oficiálních dokumentů, obchodní korespondence) si ještě musíme dávat pozor na terminologickou přesnost. Význam shodných nebo podobných termínů bývá v různých jazycích rozdílný, což je dáno rozdílným historickým vývojem (viz problematika příbuzných slov téhož původu a zdánlivě příbuzných, *cognates* versus *false cognates*), důležité je především dobře přeložit celkovou myšlenku.

Prvním předpokladem dosažení dobrého překladu je dobré porozumění výchozímu textu zdrojového jazyka. Porozumění celkovému textu může zabránit chybnému překladu některých jeho složitějších pasáží. Přeložený text cílového jazyka musí být srozumitelný, proto je překladatel především u překladů odborných textů mnohdy nucen přidávat různé komentáře a dodatky.

Dnešní lingvisté se shodují na dělení překladatelského procesu do tří částí, jednotlivé části se pak ale již u jednotlivých lingvistů liší. Například jeden z našich nejznámějších lingvistů Jiří Levý ve své knize *Umění překladu* dělí překlad takto:

- 1) pochopení předlohy (Tato fáze je velmi důležitá především u překladu odborných textů, vezmeme-li v úvahu jejich někdy velmi složitou větnou stavbu a větné členění. Z toho tedy vyplývá, že překladatel musí být především dobrým čtenářem.)
- 2) interpretace předlohy
- 3) přestylizování předlohy<sup>5</sup>

Překlad by měl začínat překladatelovou analýzou textu. V této fázi se překladatel snaží o nalezení všech možných záludností textu, aby byl schopen celý text přeložit správně a srozumitelně i pro čtenáře. Na základě interpretace si překladatel formuluje koncepci, která tvoří základ jeho dalšího postupu a určuje metody sloužící k reprodukci originálu. Poslední fází překladatelovy práce je tvorba nového textu. Smyslem překladu není pouhé dosazování slova za slovo, ale myšlenky za myšlenku. To velmi dobře vystihuje Jiří Levý ve své knize *umění překladu*:

---

<sup>5</sup> Jiří Levý, *Umění překladu*, nakladatelství Ivo Železný, Praha 1998, str. 53

„Úkolem překladatelovým není reprodukovat, a tím méně přetvářet elementy a struktury originálu, nýbrž vystihnout jejich funkci a užít místo nich elementy a struktury vlastního jazyka, které by v míře co největší mohly být jejich substituty a ekvivalenty stejně vhodnými a účinnými.“<sup>6</sup>

Podle Jiřího Levého jde v překladatelské problematice především o vztahy:

- a) mezi jazykem originálu a překladu – zde se využívá výsledků srovnávací jazykovědy;
- b) mezi obsahem a formou v předloze (odhadování estetické funkce cizí formy) i v překladu (hledání ekvivalentní formy pro českou stylizaci) – zde se pracuje metodami literární vědy, srovnávací stylistiky a poetiky;
- c) mezi výslednou hodnotou díla původního a překladu – zde se pracuje metodami literární kritiky.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Jiří Levý, *Umění překladu*, nakladatelství Ivo Železný, Praha 1998, str. 28

<sup>7</sup> Jiří Levý, *Umění překladu*, nakladatelství Ivo Železný, Praha 1998, str. 53

## 2. Překlad odborného textu

Odborný jazyk si zakládá na přesnosti a proto i u překladu odborných a vědeckých textů musí být na zachování přesnosti kladen velký důraz. Překladatel/ka musí dbát na dodržování odborného názvosloví a při překladu mezinárodních smluv a dohod se musí řídit mezinárodními normami překladu.

Překladatel/ka může při překladu odborných textů narazit i na názvy institucí nebo místní názvy. Obecně platí, že pokud existuje odpovídající ekvivalent v cílovém jazyce, název vyskytující se ve zdrojovém jazyce je do cílového jazyka přeložen. V opačném případě, tedy neexistuje-li odpovídající ekvivalent, je název ponechán v původní podobě a popřípadě doplněn překladatelovou poznámkou nebo vysvětlivkou. Podobné situace řeší každý/á překladatel/ka individuálně a řídí se citem a zkušeností.

V dnešní „globalizací posedlé“ době se i do českého jazyka dostává mnoho mezinárodně používaných výrazů, které existují jako synonyma k výrazům českým, např.: vývoz/export, dovoz/import, podrobnost/detail, záleží jen na překladateli/ce, který výraz pro svůj překlad zvolí, v odborných a vědeckých textech jsou ale upřednostňovány výrazy mezinárodní.

Při překladu z angličtiny si musí překladatel/ka dát pozor na některé problémy. Velmi často se objevuje tendence zachovávat časovou souslednost, velké množství přivlastňovacích zájmen a pasivní konstrukce, kterých především odborná angličtina používá velmi hojně. Nedostatkem překladu je i tendence zachovat slovosled zdrojového jazyka v cílovém jazyce. Vždy se snažíme najít vhodné ekvivalenty a nikdy nepřekládáme idiomy nebo různá přísloví doslova.

Tuto kapitolu výstižně shrnují překladatelské zásady zformulované v roce 1540 Étiennelem Doletem (1509 – 1546), francouzským učením a překladatelem, v monografii „*Maniere de bien traduire d'une langue en l'autre*“, které platí dodnes.

- 1) Překladatel musí dokonale rozumět obsahu a záměru autora, kterého překládá.

- 2) Překladatel by měl dokonale znát jazyk, z něhož překládá, a stejně výborně znát i jazyk, do něhož překládá.
- 3) Překladatel by se měl vyhýbat tendenci překládat slovo za slovem, poněvadž takto ničí smysl originálu a kazí krásu jeho výrazu.
- 4) Překladatel by měl používat tvarů obecně běžných v mluveném jazyce.
- 5) Výběrem slov a slovosledem by měl překladatel vytvořit úplný celkový dojem s příslušným „tónem“.<sup>8</sup>

## 2.1. Odborný styl

Mezi základní styly každého jazyka patří styl publicistický a styl odborný. Anglický odborný jazyk má své typické rysy a specifika. Jeho úkolem je co nejstručněji a nejpresněji zprostředkování informací z vědeckého nebo technického oboru.

V odborném stylu je kladen velký důraz na podstatu věci o které text pojednává, vykonavatel děje není v tomto případě podstatný a proto se většinou v textech neuvádí. Stručnost, přesnost a neosobnost sdělení určité informace také ovlivňuje jazyk odborného stylu. V odborném stylu je kladen především vysoký důraz na přesnost vyjádření.

V odborném jazyce se hojně používají především neosobní tvary, například jmenné tvary sloves – infinitiv, gerundium, které se do českého jazyka překládají pomocí vedlejší věty, nebo příčestí a velmi často také trpný rod, jehož používání je obzvláště typické. V textech se téměř neobjevují zájmena v 1. osoby čísla jednotného.

Hlavní složkou každého odborného textu jsou odborné termíny s vysokým informačním obsahem. Velmi často jsou to složeniny. Dále jsou nedílnou součástí takového textu příslovce (*again, however*) a předložky a spojky, které určují vztahy mezi jednotlivými slovy ve větě (*after, upon, moreover, aside from, besides, after*). Postoj autora k textu je vyjadřován především slovními frázemi typu „*to be sure*“, „*beyond doubt*“ nebo „*of course*“ apod. Pro vyjádření pravděpodobnosti se v anglickém odborném textu hojně používají spojení jako například „*probably*“, „*perhaps*“, „*possibly*“, „*apparently*“ a další. Věty jsou často uvedeny spojeními „*in the first place*“, „*basically*“, „*more specifically*“,

---

<sup>8</sup> Olga Krijtová, Pozvání k překladatelské praxi, vydavatelství Karolinum, Praha 1996

“to be more exact” nebo „with the exception of”. Dalšími typickými frázemi odborné angličtiny jsou například „come in to effect”, “come to light”, “come to decision”, “take in account”, “give account of”, “in particular”, “to a certain degree”, nebo „in general”. U podobných spojení je při překladu důležité řídit se významem celé fráze, poněvadž význam spojení je mnohokrát velmi odlišný od významu jeho jednotlivých částí<sup>9</sup>.

V anglickém odborném textu se hojně vyskytují složeniny. Angličtina, doplněna často přídomky „business English“ nebo „international English“, je dnes jako novodobá *lingua franca* hlavním mezinárodním dorozumívacím jazykem celosvětového dosahu. Proto právě v ní vznikají mnohé nové odborné termíny (velmi často v podobě složenin), které pak používá celý svět. V angličtině se ale také projevuje velmi silná tendence tyto odborné termíny zkracovat a odtud se v anglických odborných textech setkáváme s velkým množstvím akronymů a zkratk.

Složené termíny (*compounds*) se v angličtině tvoří nejméně ze dvou slov, slova základního a slova určujícího, které slovo základní blíže specifikuje. Tyto složeniny se v zásadě dělí na složené termíny s levým nebo pravým přívlastkem. V prvním případě vzniká složený výraz postupným rozšiřováním slova (*decision-making-process* – proces rozhodování, *state-of-the-art technology* – špičková technologie, apod.), v druhém případě se přívlastek vyskytuje až za podstatným jménem, které určuje (*machine under-test* – testovaný stroj). Složeniny mohou být téměř neomezeně dlouhé. Protikladem dlouhých složených výrazů jsou krátká jednoslabičná slova, která jsou také součástí anglických odborných textů.

Další velmi typickou součástí odborných textů je používání latinských pojmů z nichž nejtypičtější jsou například *ad verbum* – doslovně, *et cetera* – a tak dále nebo *ex post* – dodatečně. Nesmíme ale zapomenout ani na gerundia, která jsou v anglických odborných textech využívána velmi hojně snad i proto, že jsou schopna plnit funkci téměř

---

<sup>9</sup> pro uvedení příkladů anglických výrazů v této části jsem užila zdroje: Petr Janata, Překládáme do angličtiny, Fraus

kteréhokoli větného členu. Pro překladatele je nutné tyto formy nejen znát, ale být schopen je i tvořit.

K úsporné formě angličtiny patří i vynechávání slov, jejichž zachování není pro smysl věty podstatné, např.: „As *it was* stated above.” – Jak bylo uvedeno výše. nebo „The director said *that* the results were very encouraging.“ – Ředitel řekl, že výsledky jsou velmi povzbudivé.

V anglickém odborném jazyce se vyskytuje i mnoho „nedůsledností“, které se týkají především slovní zásoby. Existuje celá řada významově blízkých termínů, mezi kterými není rozdíl dostatečně definován (např.: *plate* – *sheet*). Jednoznačně není ani určeno psaní spojovacích čárek mezi jednotlivými částmi slovního spojení. Další nesrozumitelnosti by mohly způsobit některé rozdíly mezi britskou a americkou angličtinou. Velmi často jde o rozdíly věcné a proto pro odborný text velmi důležité, objevují se i rozdíly formální týkající se především rozdílného psaní slov.

Rozdíly mezi britskou a americkou angličtinou:

<b>Britská angličtina</b>	<b>Americká angličtina</b>	<b>Český ekvivalent</b>
petrol	gasoline	benzín
milliard	billion	miliarda
lift	elevator	výtah
trunk line	long-distance line	dálkové vedení
earth	ground	země, uzemnění

Některé složené a ustálené výrazy a odborného anglického textu:

self-supporting roof	samonosná střecha
long-lasting relief	dlouhotrvající uvolnění
rapidly-growing economy	rychle rostoucí ekonomika
fully-automated-system	plně automatizovaný systém
difficult-to-master language	obtížný jazyk, jazyk, který je těžké se

	naučit
off-duty worker	pracovník mimo službu
under construction	ve výstavbě
fast-moving market	rychle se měnící obchodní prostředí
value-added tax (VAT)	daň z přidané hodnoty (DPH)
ever-growing charges	stále rostoucí poplatky
check-in	odbavení
co-worker	spolupracovník
as a result	v důsledku toho
be concerned at	být znepokojen kvůli čemu
on behalf of	v zájmu
reach one's purpose	dosáhnout svého cíle
beyond doubt	bez pochyby

Zdroj: Petr Janata, Překládáme do angličtiny, Fraus a Continental Airlines – Annual Report 2003

## 2.2. Překlad finančních textů

Finanční a ekonomické texty, kterými jsou například obchodní smlouvy, obchodní korespondence, zápisy z obchodních schůzek, výroční zprávy a další, mají stejnou charakteristiku jako kterékoli jiné odborné texty. Proto se i k jejich překladu přistupuje podobným způsobem a vztahují se na něj obdobná pravidla. Stejně tak jako pro ostatní odborné texty je i pro finanční texty příznačné jmenné vyjadřování, převládání podstatných jmen nad slovesy, častější užívání jmenných tvarů slovesných, jakými jsou například přídavná jména slovesná, přechodníky a infinitivy. Důležité postavení mají i podstatná jména slovesná, která nevyjadřují děj, ale stále vlastnosti a kvality předmětu. Také deverbativa se v těchto typech textů nacházejí poměrně často. I pro finanční odborný styl je typické abstraktní a zevšeobecnující vyjadřování. Tento rys je dán používáním vět se všeobecným nebo neurčitým podmětem, vět bezpodmětných nebo pasivních konstrukcí. Po morfologické stránce je jednoznačně dominantní užívání 3. osoby, čísla jednotného nebo množného v přítomném čase vidu nedokonavého atd. I tomuto typu odborného stylu chybí obrazovost vyjádření a projevuje se snaha o co nejpřesnější a co nejlogičtější vyjádření autorovi myšlenky. Překladatel se musí u

překladu vyvarovat používání prvků emocionality a expresivity a myšlenku by měl vyjádřit objektivně a jednoznačně.

Finanční odborný styl je specifický tím, že je zde zahrnuto několik oblastí jako například finančnictví, bankovníctví a obchod. Tyto oblasti produkují informace jak pro odbornou tak i pro neobornou veřejnost, tomu musí být přizpůsobeny i texty. Většina finančních textů určených laické veřejnosti obsahuje nám srozumitelnou slovní zásobu, kterou známe z novin a každodenní finanční praxe. Naproti tomu texty pro odbornou veřejnost jsou plné odborných termínů, které nemusí být pro laickou veřejnost zcela srozumitelné.

Následující tabulka obsahuje několik vybraných finančně-ekonomických termínů v anglickém i českém jazyce.

assets	aktiva
current assets	krátkodobá aktiva
non-current assets	dlouhodobá aktiva
trade and other receivables	obchodní pohledávky a jiné pohledávky
equity	vlastní kapitál
reserves	fondy
registered capital	základní kapitál
retained earnings	kumulované zisky
trade and other payables	obchodní závazky a jiné závazky
tax liabilities	daňové závazky
minority interest	menšinový vlastní kapitál
depreciation and amortization expense	odpisy dlouhodobých aktiv
impairment of PP&E (property, plant and equipment)	snížení hodnoty hmotného majetků (pozemků, budov a zařízení)
dividends	dividendy
cash flow	peněžní tok, hotovost, peněžní prostředky
cash balance	stav peněz, peněžní bilance
the balance sheet	rozvaha, bilance, výsledovka



float management	řízení peněz na cestě, řízení peněžních toků
short-term investment	krátkodobá investice
marketable securities	tržní cenné papíry, prodejné cenné papíry

### 2.3. Překlad právních textů

Překlad právního jazyka je velmi specifickou stránkou překladu. Nejenže sám právnícký text je hodně odlišný od jiných textů, ale na překladatele jsou kladeny velké nároky co se týče srozumitelnosti, jednoznačnosti přeloženého textu a shodě textu ve všech bodech s originálem.

Právní jazyk má určitou strukturu, podle které se tvoří každý právnícký text. Právnícké texty používají výrazy typické pro jazyk práva, ale v textech se velmi často objevují i výrazy obecného základu a dalších odborných stylů (jako například termíny politické, ekonomické, lékařské nebo i technické). Struktura právního textu je závazná a proto musí překladatel/ka dbát na její zachování, i malá změna by mohla mít za důsledek změnu celého významu textu.

Každý právní jazyk je postaven na sociální, politické a historické různorodosti jednotlivých států, která odráží názory, zaměření a zvyklosti každého jednotlivého národa. Tyto rozdíly a složky právního jazyka jedné země jsou zřídka srovnatelné se složkami jazyka jiné země. To klade vysoké nároky na překladatele, pro kterého je tudíž nezbytnou nutností při překladu právních textů, mít alespoň základní znalost obou právních systémů a snažit se o jejich převod tak aby, byl srozumitelný lidem žijících v určitém prostředí, ale přitom jejich význam zůstal nezměněn. Překladatel/ka také musí dodržovat určité povinné normy právního jazyka a vyhnout se významovým posunům. Výstavba právního jazyka je obtížnější než problém samotné slovní zásoby.

Právní jazyk je typický pro svou významovou přesnost, jednoznačnost, stručnost, srozumitelnost, ustálenost, ústrojnost, úkonnost a neexpresivnost<sup>10</sup>. Všechna tato kritéria

<sup>10</sup> Neexpresivnost je dodržována u všech právních textů s výjimkou právní rétoriky a v preambulích ústav a zákoníků, kde se naopak expresivních výrazů užívá velmi hojně.

musí být zachována i u překladu. Právní a politické pojmy a názvy institucí se vyvíjení a mění mnohem rychleji než pojmy s kterými pracují exaktní vědy. I to představuje při překladu textů mnohá úskalí. Dalším zdrojem problémů mohou být vedle rozlišností právních systémů i rozlišnosti jazykové. Překladatel/ka se při překládání musí snažit text převést tak, aby nejen systémové prvky, ale i prvky jazykové odpovídali jazykové normě cílového jazyka. Práci by překladateli mělo ulehčit několik jednoduchých zásad. První zásadou je *nepřekládat*, ale vyhledat odpovídající ekvivalent v cílovém jazyce, který odpovídá jak systémovým, tak jazykovým normám. Druhou zásadou je *vytvářet nový termín* jen tam kde je to nebytně nutné například proto, že v cílovém jazyce neexistuje vhodný ekvivalent. Tento problém může nastat například u názvů institucí. Při tvorbě termínu je ale nutné dodržovat normy jazyka pro který je termín tvořen. Třetí zásada se týká *překládání slovních spojení a víceslovných termínů*, při jejichž překladu je nutné brát v potaz terminologickou a lexikální rozdílnost obou jazyků.

V následující tabulce jsou uvedeny překlady některých termínů právní terminologie.

A corporation shall, not later than seven days...	Společnost musí do sedmi dnů...
No person shall be appointed as a trustee...	Nikdo nesmí být ustanoven opatrovníkem...
supreme legislative body	nejvyšší zákonodárný orgán
approximation of laws	sbližování práva
trade register	obchodní rejstřík
conviction record	trestní rejstřík
contract	smlouva
International Court of Justice	Mezinárodní soudní dvůr
contractual capacity	způsobilost k právním úkonům
Economic and monetary union	Hospodářská a měnová unie
multiple ownership	spoluvlastnictví mnoha vlastníků

Zdroj: Michal Tomášek, Překlad v právní praxi, Linde Praha a.s., 2003

## 2.4. Překlad textů Evropské unie

S překlady právních předpisů Evropského společenství se u nás ve velké míře setkáváme až po roce 1989.

„Právní projevy Evropské unie vycházejí z obecné slovní zásoby národních jazyků, jsouce doplňovány na základě doplňkové odborné kompetence, získané procesy praktické činnosti orgánů EU. Používání jednotlivých právních projevů má sociální a kulturní rozměr a slovník evropského práva, čili práva ES, se neustále vyvíjí, obnovuje a doplňuje v závislosti na tom, jak potřeba nových výrazů vyvěrá z přirozených potřeb, zejména hospodářského života současné Evropy.“<sup>11</sup>

Cílem překladů je tvorba takových textů, které se stylisticky a po všech ostatních stránkách co nejméně odlišují od českých právních textů, ale zároveň takové, které se významově co nejvíce shodují s výchozím textem zdrojového jazyka.

Základní požadavky na překlad těchto textů jsou stejné jako požadavky na překlad jakéhokoli jiného odborného textu. Je to především jednoznačnost a přesnost cílového textu. Překladatel by měl přeložit všechny informace důležité pro smysl vyjádření, ale vyvarovat se používání „falešných skladebných dvojic“, ke kterým „láká“ především překlad z anglického jazyka (např.: „program Komise na ochranu vody“, „nebezpečí přípravku pro zdraví“).<sup>12</sup> Dále pak je nutné zachovat jednotnost v používání termínů. Obvyklý názor, že používání stále stejných slov v textu je slohově nepřipustné nebo nevhodné u překladu odborných textů neplatí. U tohoto typu textů je naopak bezpodmínečně nutné zamezit obměňování termínů, používat stále stejné výrazy, standardní vazby a držet se nejpoužívanějších vazeb běžných pro tento styl textů. Dále je zapotřebí texty překládat srozumitelně. Většinu překladů na srozumitelnosti ubírá velké množství po sobě jdoucích podstatných jmen slovesných (např.: „za účelem usnadnění provádění opatření“)<sup>13</sup>, k čemuž nás většinou svádí anglický administrativně byrokratický úřední jazyk. Tomuto jevu se dá předcházet zestručněním formulace nebo vložním

<sup>11</sup> Michal Tomášek, Překlad v právní praxi, Linde Praha a.s., 2003, str. 13

<sup>12</sup> Pokyny pro překlad právních předpisů ES, (online), <http://isap.vlada.cz>

<sup>13</sup> Pokyny pro překlad právních předpisů ES, (online), <http://isap.vlada.cz>

výrazu, který text zjednotní. V neposlední řadě je také třeba se u překladu právních předpisů Evropského společenství vyhnout expresivním, zastaralým nebo slangovým výrazům, které v odborném textu nemají místo.

Jako u každého odborného textu by měla být i u překladu právních předpisů Evropského společenství zachována grafická forma předlohy. To se týká formy písma, umístění nadpisů, mezer mezi odstavci. Text překladu se od předlohy nesmí lišit ani ve strukturování textu, rozdělení do kapitol a odstavců. Velmi často se v právních textech objevují velmi dlouhá nepřehledná souvětí. Jejich rozdělení do několika kratších a jednodušších vět by se nám mohlo zdát logické a správné, ale u překladu takovýchto textů to však není možné. Dodržení shodnosti struktury překladu a původního textu je důležité především proto, že v právních předpisech se velmi často objevují odkazy na body nebo věty jednotlivých odstavců a změny ve struktuře textu by mohli vyvolat problémy.

I při odchýlení se od originálu v samotné větě je nutné pro to mít důvody. Jedním z nich by mohlo být větné členění textu v češtině a přizpůsobení si textu tak aby vznikl souvislý a logický text. Ne vždy je však takováto úprava nezbytně nutná a zachování větného členění originálu často usnadňuje orientaci v textu při následující revizi nebo dohledávání v textu.

Ostatní prvky textu, jako například pravopis, se řídí pravidly českého pravopisu. Také použití data a uvozovek se přizpůsobuje českému standardu a není nutné zachovávat tvar použitý v předloze.

Následující tabulka obsahuje příklady vybraných formulací týkajících se překladů textů ES.

the European Communities (EC)	Evropská společenství (ES)
the European Economic Community (EEC)	Evropské hospodářské společenství (EHS)
the Council of the European Community	Rada Evropského společenství
the Council of the European Union	Rada Evropské unie

the European Court of Justice (ECJ)	Evropský soudní dvůr
the Treaty establishing the European Economic Community (the EEC Treaty)	Smlouva o založení Evropského hospodářského společenství (Smlouva o EHS)
the Treaty on European Union (the Mastic Treaty)	Smlouva o Evropské unii (Maastrichtská smlouva)
the Single European Act	Jednotný evropský akt
directive	směrnice
first Council Directive	první směrnice Rady
Green Paper	Zelená kniha
Commission notice	oznámení Komise
regulation	nařízení
resolution	usnesení
statement	prohlášení
White Paper	Bílá kniha
Regulation No 29	Nařízení č. 29
Council Directive of 20 December 1985 on...	Směrnice Rady ze dne 20. prosince 1985 o...
preamble	předmluva, preambule
subheading	podzáhlaví, podčíslo, podpoložka
subindent	pododrážka
basic provisions	základní ustanovení
field of application	oblast působení
application countries	kandidátské země
national law	vnitrostátní právní předpisy
texts of provisions of national law	znění vnitrostátních právních předpisů
waiver	zřeknutí se
without prejudice to	aniž je dotčen

Zdroj: Pokyny pro překlad právních předpisů ES, (online), <http://isap.vlada.cz>

### 3. Analýza překladu

V této kapitole se budu věnovat analýze překladu ve vztahu k originálnímu anglickému textu výroční zprávy letecké společnosti Continental Airlines<sup>14</sup> a problémům, které vyvstaly v průběhu překladu jako například otázce terminologie, odlišnosti v kulturních prostředích a otázce přizpůsobení cílového textu českému jazykovému prostředí.

Vzhledem k informativní funkci textu originálu a zřejmé orientaci na recipienta je text originálu formulován tak, aby vycházel vstříc čtenáři a kultuře pro kterou byl určen. Toto hledisko muselo být zohledněno i při překladu. Proto prvořadým cílem překladu bylo především předání informací tak, aby byly pro příjemce přijatelné a srozumitelné. Vzhledem k tomu, že text je určen odborné veřejnosti, v textu se vyskytuje řada odborných termínů a pojmů z oblasti letectví, účetnictví, ekonomiky a finančnictví.

Práce překladatele/ky se zakládá především na porozumění textu jako celku, vzájemným vztahům mezi jednotlivými syntaktickými částmi věty a smyslu celého textu. Proces překladu neznamena překládat slovo od slova, ale zachytit a převést hlavní myšlenku výchozího textu. Tato práce je mnohdy velmi náročná a samotným překladem nekončí. Důležité je cílový text ještě několikrát přečíst a „vychytat“ všechny nedokonalosti, jako například zachování slovosledu výchozího jazyka, nedůsledné dodržování termínů, nejednotná grafická úprava jednotlivých částí cílového textu, nedodržená shoda podmětu s přísudkem, plynulost textu a další stylistické chyby. Čtenář textu v cílovém jazyce by měl mít pocit, že čte text v původním jazyce.

#### 3.1. Podstatná jména

U překladu odborných textů mohou nastat nejrůznější problémy se kterými se musí překladatel/ka vypořádat. Jedním z takových problémů může být překlad názvů funkcí a pozic jednotlivých zaměstnanců ve společnosti, s čímž jsem se při překladu výroční zprávy letecké společnosti Continental Airlines také setkala. Dnes je již téměř pravidlem,

---

<sup>14</sup> Veškeré příklady uvedené v 6. kapitole (Analýza překladu) jsou vybrané ze zdroje: Continental Airlines – Annual Report 2003. (viz příloha)

že velké dynamicky se rozvíjející firmy nebo zahraniční firmy používají i u nás anglické názvy pro označení pozic zaměstnanců. Překladaatele/ku to pak staví před rozhodování zda má ponechat anglické názvy pozic nebo se pustit do jejich překladu. V překladu výroční zprávy jsem zvolila variantu českých názvů pozic, protože jsem toho názoru, že anglické ekvivalenty jsou nejednoznačné, vezmeme-li v úvahu, že různé názvy pozic mohou znamenat stejnou pozici a vše záleží pouze na té či oné firmě, a že je zde stále dost potencionálních čtenářů textu v cílovém jazyce, pro které by byly anglické pojmy (jako například *Managing Director* nebo *Chief Operating Officer*) nesrozumitelné.

Další problém může nastat i při překladu zdánlivě jednoduchých výrazů. V tabulkách v celé výroční zprávě firmy Continental Airlines se vyskytuje v závorce slovo „Loss“. Překladatel/ka si musí dát pozor na skutečný smysl tohoto slova a nepřekládat ho mylně jako „pokles“ ale v jeho pravém slova smyslu jako „ztráty“.

Text výroční zprávy má především odborný charakter, který je podepřen častým užíváním odborné terminologie z leteckého, ale především z ekonomického prostředí a účetnictví. Mnoho odborných termínů je tvořeno dvěma nebo i více slovy, např.: *check-in* – odbavení, *value-added tax* – daň z přidané hodnoty, *fast-moving* – rychle se měnící, *ever-growing* – stále rostoucí. Některé české termíny, které jsou tvořeny pro potřeby leteckého průmyslu mohou mít i tak zvláštní tvar jako například novotvar *osobomíle* (*passenger-mile*). Společnost Continental Airlines nedisponuje překladatelským manuálem a proto jsem k překladu těchto termínů využila slovníky, jejichž seznam je uveden na konci bakalářské práce mezi bibliografickými údaji. Některé vybrané pojmy jsou uvedeny v následujících tabulkách. Glosář ostatních tématicky zaměřených odborných nebo často se vyskytujících pojmů je zařazen v přílohách bakalářské práce.

Letecká terminologie:

airport hub	uzlové letiště
cargo flight	nákladní let
cargo handling	odbavování nákladu
check-in	odbavení

codesharing	společné označování leteckých linek
first officer	první důstojník (druhý pilot)
fleet	flotila
flight attendat	palubní průvodčí, stevard/ka
interline conection	přípoj na linku jiné společnosti
interline hub	uzlové letiště s návaznými lety různých společností
low cost carrier	nízko-nákladový dopravce
mileage	proletěná/letová vzdálenost
misshandled baggage	ztracené zavazadlo, zavazadlo nenásledující majitele
on-time performance	provoz bez zpoždění, pravidelnost provozu
passenger capacity	počet sedadel, sedadlová kapacita
passenger load factor	míra vytížení v osobní dopravě
passenger-mile available	nabídnutá osobomíle
revenue passenger load factor	míra obchodního vytížení platícími cestujícími

Ekonomická terminologie (účetnictví):

annual report	výroční zpráva (o hospodaření podniku)
cash equivalents	peněžní ekvivalenty
cash flow	tok peněz, hotovost
commitment	závazek
common stock	kmenová akcie
current liabilities	běžná pasiva
Generally Accepted Accounting Principles (GAAP)	všeobecně přijaté účetní zásady (podvojně účetnictví)
chairman of the board	předseda představenstva
chief executive officer (CEO)	výkonný ředitel (GB), generální ředitel/prezident společnosti (US)



interest rate	úroková míra
managing board	představenstvo, správní rada
minority interest	menšinový vlastní kapitál, menšinová účast
receivables	pohledávky
redeemable	splatitelný, umořitelný
restricted cash	omezené peníze, omezená hotovost
SEC (Securities and Exchange Commission)	komise pro cenné papíry a burzy v New Yorku
short-term investment	krátkodobá investice
treasury bill	státní směnky
treasury bond	státní obligace (dluhopisy)
treasury note	státní pokladniční poukázka
unit revenue	příjem na jednotku
value-added tax (VAT)	daň z přidané hodnoty (DPH)

Zdroj: Continental Airlines – Annual Report 2003

Ve zdrojovém jazyce se vykytují i složená slova, která nemají s leteckou nebo finanční terminologií nic společného, ale jsou zajímavá svým pravopisným vývojem, např.: *guardrail*. Je to slovo, které se dříve psalo samostatně jako *guard rail* a postupem času se psalo jako velké množství složených podstatných jmen v odborné angličtině s pomlčkou mezi oběma slovy *guard-rail*. Stále ještě se setkáváme v různých textech se všemi možnostmi psaní.

Při překladu odborných termínů může překladatel/ka narazit i na další problém. Termíny zdrojového jazyka se nemusí vyskytovat v jazyce cílovém nebo naopak jeden výraz zdrojového jazyka odpovídá více slovům jazyka cílového, např. *asset* může znamenat aktivum, jmění nebo majetek, *expenses* odpovídají nákladům, výdajům, výlohám. Vzhledem k tomu, že ekonom vidí velký rozdíl mezi pojmy „náklady“ a „výdaje“, staví to překladatele/ku do nelehké pozice. Překladatel/ka zde musí rozhodnout jaké slovo zvolit a zda by právě ta či ona volba nemohla ovlivnit myšlení a rozhodování ekonomu, vezmeme-li v úvahu, že vlivem špatného překladu, například výroční zprávy, by mohli

vzniknout závažná nedorozumění nebo právní spory. Velkou výhodou a pomocí při takovém rozhodování je překladatelova znalost oboru, ale někdy ani na základě kontextu výchozího textu není možno správný překlad termínu s jistotou určit.

Záludným může být i překlad některých zdánlivě jasných pojmů jakým je např.: *concession* (viz příloha A str. 18). Překladateli/ce se zde nabízí velmi snadná možnost přeložit tento termín jako „koncese“, ale tento překlad by byl v tomto případě naprosto nesprávný. Překladatel/ka si musí uvědomit rozdílnost obou pojmů a nejen pohodlně využít prvního anglicizmu, který se zde nabízí. V tomto případě je vhodnější překlad jako „ústupek“ nebo „úleva“ (viz příloha B str. 19).

S postupem doby a vývojem jazyka i vědy a průmyslových odvětví se začíná objevovat množství nově vzniklých slov. Tato nová slova jsou velmi často přejata do češtiny a používána jako jediný způsob pro vyjádření některých věcí nebo jsou užívána jako synonyma českých ekvivalentů. S prvním případem se setkáváme především zabýváme-li se počítačovou technikou, ale i v textu překládané výroční zprávy se taková slova vyskytla, např.: *leasing*. V druhém případě se taková slova vyskytují téměř všude kolem nás. Také v textu výroční zprávy letecké společnosti Continental Airlines se vyskytlo několik slov u kterých má překladatel/ka možnost volby mezi ekvivalentem převzatým z anglického jazyka nebo slovem „ryze“ českým, např. *management, manager, meeting, export, import, runway*. Překladatel/ka se pak dostává k otázce, zda takové slovo převzít v jeho původní pravopisné podobě nebo jej českému psaní přizpůsobit, např. manažerství, manažer, mítink. Český jazyk je o takováto slova neustále obohacován. V překladu výroční zprávy letecké společnosti Continental Airlines jsem se vždy snažila používat slova česká a pokud bylo nutné použít slovo cizího původu alespoň jeho pravopis přizpůsobit českým pravopisným pravidlům. I když většina převzatých slov je již dnes široké veřejnosti známa, domnívám se že přesto je používání českých slov vhodnější a pro čtenáře cílového textu srozumitelnější.

Další výzvou při překladu odborných textů mohou být odlišnosti jednotlivých praktik v ekonomické, účetní a právní praxi. Nezřídka bývá jednodušší užitý akronym pochopit

než ho přeložit a to především proto, že se v našem systému nevyskytuje, např.: *IAM* – *International Association of Machinists* – organizace působící ve více než 200 sektorech průmyslu a poskytující informace o právech zaměstnanců, *TWU* – *Transport Workers Union of America* – organizace zastupující zaměstnance veřejné dopravy, leteckých společností, železnic. Překladaatele/ku to tak staví před problém, zda akronym vysvětlit v dodatečných poznámkách a nebo předpokládat čtenářovu znalost cizího systému. Při takovém rozhodování je mnohdy určující pro koho je daný překlad určen. V překladu výroční zprávy Continental Airlines jsem volila první možnost, možnost vysvětlení termínu v dodatečné poznámce, protože dle mého názoru ne každý čtenář cílového textu je znalý zkratk a akronymů užívaných v amerických realitách.

Při překladu se překladatel/ka nevyhne ani geografickým názvům, názvům institucí, např.: IRS – americká daňová správa, apod. Názvy institucí a organizací se většinou (pokud neexistuje přesný český ekvivalent) doplňují vysvětlivkou (př. viz výše). geografické názvy se dle zažitých překladatelských zvyklostí obvykle nechávají v původním jazyce, výjimkou jsou vžitě české výrazy nebo velmi známá místa jako například New York nebo Houston. I přesto, že jsou tyto názvy, nebo právě proto, vkládány do českého textu musíme je skloňovat a skloňování cizích jmen a názvů může být někdy velmi zrádné. To lze řešit prostým vložením slova „město“ právě před název města, který je pak zachován v nominativu, ale nelze to vždy. Nadužívání některých „pomocných“ slov by mohlo rušit plynulost a stylistiku textu. Mnohdy by taková poznámka mohla být i nadbytečná.

V textu zdrojového jazyka se také vyskytuje množství akronymů a zkratk. Pokud se jednalo o zkratky, které byly součástí názvu letky nebo letadla, jako například DC 10-30, ATR-42 nebo EMB-120, nebo o zkratky mezinárodně užívané, jako například GAAP, ponechala jsem je v původní podobě. Ostatní zkratky (pro které neexistuje v cílovém jazyce dostatečně frekventovaný a srozumitelný ekvivalent), jako například „IRS“ – americká daňová správa, byly převedeny do českého jazyka, aby byla zachována srozumitelnost textu i pro českého čtenáře. Zkratky úřadů nebo organizací jako TWU a IAM byli rozepsány do plných názvů bez překladu a byly doplněny vysvětlivkami (viz

výše). Některé akronymy a zkratky jsou pro amerického čtenáře tak běžné a zažití (jako u nás například OSVČ), že se v textu nevyskytuje jejich rozepsaná podoba. Dříve to pro překladatele mohlo znamenat zdlouhavé hledání, protože ani ten nejlepší slovník zkratek nepojme zkratky všechny. Dnes má překladatel/ka práci velmi ulehčenou dostupností mnoha informací na internetu, díky kterému se takové hledání většinou stává jen chvilkovou záležitostí.

I když zdrojový jazyk je pro překladatele důležitým východiskem, většinou vycházejí překladatelé svými překladatelskými řešeními vstříc cílovému čtenáři a tím i cílové kultuře a to především v oblasti cizích měrných a měnových jednotek. V textu výroční zprávy letecké společnosti Continental Airlines se z cizích jednotek vyskytují galony, stopy (*feet*) a měnová jednotka americký dolar. Z důvodu všeobecné známosti a tudíž i srozumitelnosti jsem se rozhodla zachovat všechny uvedené sumy v amerických dolarech a nepřevádět je na českou měnu. Co se týče „galonů“ a „stop“, uvedené míry jsou taktéž ponechány v původní podobě, ale při první zmínce je v cílovém jazyce vyjasněn jejich poměr k nám známým měrným jednotkám v poznámce pod čarou.

### 3.2. Zájmena

Prvním jevem textu originálu týkajícím se zájmen, o kterém bych se chtěla zmínit, je velmi častý výskyt přivlastňovacích zájmen, což je velmi typický jev pro anglický jazyk i ostatní jazyky germánského původu. Vzhledem k tomu, že v českém jazyce není používání přivlastňovacích zájmen tak častým jevem byla v překladu většinou vynechána. Výjimku tvoří místa, kdy byla přivlastňovací zájmena důležitá pro zachování srozumitelnosti textu.

Např.: ...*our board of directors has adopted*... – ... (naše) správní rada přijala...(viz příloha A str. 17 a příloha B str. 18),

...*some of our competitors*... - ...někteří (naši) konkurenti...(viz příloha A str. 12 a příloha B str. 13),

...*our annual fuel expense would increase by*... - ... roční nárůst (našich) nákladů na palivo o...(viz příloha A str. 18 a příloha B str. 19),

**ale:** ...notes are convertible into **our** Class B common stock... - ...směnky jsou převeditelné na **naše** kmenové akcie třídy B...(viz příloha A str. 26 a příloha B str. 27)

Jen velmi výjimečně se v textu objevuje přímé oslovení adresáta, to vyplývá z toho, že text má především informativní a ne apelativní funkci. V tomto případě je adresát oslovován druhou osobou množného čísla a tato forma oslovení je zachována i v českém překladu, neboť to nejlépe splňuje požadavky českého prostředí a české gramatiky – např.: ...we once again ask you to stick with us... - ...znovu Vás žádáme, aby jste nám zůstali věrni...(viz příloha A str. 12 a příloha B str. 13). V překladech podobného typu by se měl překladatel/ka vždy raději přiklánět k vykání, protože má v českém jazyce pevné postavení, nemůže nikoho urazit a v našem kulturním prostředí je vykání ustáleným prostředkem pro více či méně formální způsob vyjadřování.

### 3.3. Slovesa

Pokud jde o modální slovesa, v originálním anglickém textu se vyskytují jen velmi zřídka, především v první části zprávy, a to pouze sloveso *will (would)* jako pomocné sloveso k vyjádření různých gramatických slovesných kategorií, např. ...terminal E will serve us well..., ...we will be working hard..., ...we would be recoling..., ...it would improve our annual operating income.... V českém překladu jsou však použity budoucí časy a podmiňovací způsob dle českých gramatických pravidel.

Zvláštní účel plní v textu přičestí minulé např.: (CA) **Maintained** a domestic RASM..., **Ended** the year with..., **Achieved** record load factor...<sup>15</sup>. Při překladu má překladatel/ka na výběr dvě varianty. Přičestí minulé může přeložit do času minulého, třetí osoby, čísla jednotného, např.: (společnost CA) udržela, dokončila, dosáhla), nebo jako zpodstatnělé sloveso (udržení, skončení, dosažení). V našem případě byla zvolena druhá varianta, která dle mého názoru, dodává cílovému jazyku na údernosti a více se hodí ke stylu přeložení nadpisů (viz níže) jednotlivých odstavců.

---

<sup>15</sup> Continental Airlines – Annual Report 2003, front page

Problematická může být u překladů z anglického jazyka jako ze zdrojového jazyka do českého jazyka jako cílového dokonavost a nedokonavost slovesných vidů. Vzhledem k tomu, že v angličtině není dokonavost a nedokonavost vidů definována, velice snadno se může překladateli/ce stát, že přehlédne souvislosti a dojde k posunu významu v cílovém jazyce,

např.: *These changes were brought on by the significant growth of low cost carriers, which further eroded the business fare structure and...* - Tyto změny byly způsobeny podstatným nárůstem nízko-nákladových leteckých společností, které dále **narušily** (ne narušovaly) strukturu cen a ... (viz příloha A str. 2 a příloha B str. 3).

V textu výroční zprávy se vyskytují také frázová slovesa jako např.: *to break even, to stick with, to shake out* nebo *to take into account*. Frázová slovesa jako taková patří do sféry hovorovější angličtiny, ale mají své místo i v takovém textu, jakým je tato výroční zpráva. Samotná výroční zpráva je psaná odborným jazykem a výskyt frázových sloves ji stylisticky odlehčuje a přibližuje ji čtenáři.

V neposlední řadě si překladatel/ka musí dávat pozor na překlad účelových infinitivů. I v tomto případě by se velmi snadno mohl/a dopustit nepřesnosti v překladu, neboť k záměně může dojít velmi snadno, např. *to ensure* - „abychom zajistili“ / „k zajištění“.

### 3.4. Frazeologie

I přesto, že je odborná angličtina věcná, přesná a plná odborných termínů, můžeme v některých textech narazit například i na idiomatická spojení. S takovým případem jsem se setkala i v textu výroční zprávy letecké společnosti Continental Airlines. Fráze „...*lurched from guardrail to guardrail*...“ (viz příloha A str. 12) není spojením které by se standardně vyskytovalo v odborných textech, spíše by jsme se s ním mohli setkat v textech beletristických. Překlad podobných spojení do českého jazyka může být náročnější, obzvláště když neexistuje odpovídající ekvivalent, ale nabízí překladateli tvůrčí možnosti. Nejlepší variantou je vždy volně přeložit smysl spojení a nevázat se

přesným překladem jednotlivých slov. Touto zásadou jsem se řídila i já a přeložila spojení jako „...neměli žádný cíl...“ (viz příloha B str. 13).

Za zmínku stojí i grafická úprava textu. Vzhledem k tomu, že hlavním cílem výroční zprávy je přehledně a srozumitelně informovat, setkáváme se především v první části zprávy s mnohými heslovitě vyjádřenými myšlenkami a tabulkami. Při překladu se zde nabízí dvě řešení. Jednou z překladatelových možností je přeložit nadpisy doslovně, ale právě v tomto případě je mnohem vhodnější od doslovného překladu upustit a pokusit se za pomoci volného překladu o převedení hlavní myšlenky „hesla“, např. *Working together works*. – Spolupráce se vyplatí., *Make reliability a reality*. – Spolehlivost skutečností, *Fly to win* – Létáním k vítězství, *Fund the future* – Kapitál budoucnosti. Takováta hesla, která vystihují ideu, jsou průbojnější, lépe zapadají do tabulkové struktury textu a lépe oslovují čtenáře.

### 3.5. Syntax

Odborný text se projevuje dlouhými a složitými souvětími, která jsou někdy nejen složitá pochopit, ale jejichž překlad je mnohdy velmi náročný. Pro delší souvětí jsou charakteristické výčty a vysvětlující vsuvky, které komplikují strukturu souvětí,

např.: „*The primary effects of deconsolidation of Holdings from our financial statements are a decrease in current receivable from Holdings (previously eliminated in consolidation), a decrease in long-term debt and a decrease in operation income as a result of the exclusion of Holdings' operating income from our statement of operations.*“ (viz příloha A str. 25)

V překladu jsem se snažila taková souvětí přeložit co nejsrozumitelněji, někdy jsem je i pro větší srozumitelnost rozdělila do několika jednodušších vět,

např.: „Primárním účinkem dekonsolidace firmy Holdings z finanční zprávy je pokles krátkodobých aktiv, především kvůli snížení hotovosti firmy Holdings (dříve eliminované konsolidací), nárůst dlouhodobých dluhů a snížení příjmu z provozu, což je důsledkem vyloučení příjmu z provozu firmy Holdings z naší zprávy o činnosti“. (viz příloha B str. 26)

Problematika překladu dlouhých souvětí je velmi úzce spjata s problematikou převodu interpunkce ze zdrojového jazyka do jazyka cílového. Je velmi důležité, aby překladatel/ka při překladu dodržel/a psaní interpunkce předlohy. V opačném případě by i malé odchýlení od originálu mohlo znamenat podstatnou změnu smyslu celé věty, což by mohlo mít, především u překladu odborného textu, nedozírné následky. Vše je ztíženo odlišnými pravidly pro kladení interpunkce v českém a anglickém jazyce,

např.: *„Unlike some of our competitors who have lurched from guardrail to guardrail, we continued to stay the course and focus on what has made us successful – clean, safe and reliable air travel that includes the extra features that people want and are willing to pay for, delivered by employees who are committed, empowered and invested in the success of Continental.“* – „Zatímco naši konkurenti neměli žádný cíl, my jsme pokračovali v daném směru a soustředili se na to, co nás učinilo úspěšnými – čistá, bezpečná a spolehlivá letecká doprava s dodatečnými službami, které lidé vyžadují a za které jsou ochotní zaplatit, poskytovaná angažovanými, samostatnými a zaujatými zaměstnanci, kterým záleží na úspěchu společnosti Continental.“ (viz příloha A str. 12 a příloha B str. 13)

### 3.6. Stylistika

Dalším jevem odborného textu, který se projevuje i v překládané výroční zprávě letecké společnosti Continental Airlines, je opakování termínů, názvů a vazeb, které vede k přehlednosti a srozumitelnosti,

např. *As a result, after deconsolidatin, we continue..., The primary effects of deconsolidation of..., Additionally, after deconsolidation, we no longer....*

Tímto jsem se řídila i v překladu a opakující se vazby jsem nevynechávala ani nijak neměnila, protože opakování vazeb není v tomto případě, co se stylu týče, na závadu, naopak jsou v tomto typu textu žádoucí a text zbytečně nezatěžují.



## ZÁVĚR

V bakalářské práci jsem se věnovala překladu anglického odborného textu a jeho problematice na úrovni teoretické i praktické. V úvodní části jsem se zaměřila na historický přehled překladu a na nejvýznamnější osobnosti českého překladu. V druhé části bakalářské práce jsem se zabývala problematikou překladatelské praxe odborného překladu zaměřeného především na texty z oblasti práva a ekonomie. Nastínila jsem jednotlivé principy a zákonitosti, které je nutno dodržovat při překladu odborných textů. Stěžejní částí mé bakalářské práce byl rozbor jednotlivých jazykových jevů, které se vyskytly při překladu výroční zprávy americké letecké společnosti Continental Airlines, jehož zdrojovým jazykem byl anglický jazyk a cílovým jazykem český jazyk. Analýzu překladu jsem rozdělila do několika kapitol. Hlavním cílem analýzy bylo zaměřit se na jevy se kterými se může překladatel/ka při překladu setkávat a ve vztahu k překládanému textu výroční zprávy doporučit lepší variantu překladu. Na základě překladu výroční zprávy jsem vytvořila glosář vybraných ekonomických a leteckých termínů, vyskytujících se ve zmiňované výroční zprávě, který je zařazen mezi přílohy bakalářské práce.

Práce na této bakalářské práci mi rozšířila znalosti co se týče teorie překladu a překlad výroční zprávy letecké společnosti Continental Airlines mne obohatil o cenné praktické zkušenosti a poznatky. Utvrdila jsem se v tom, že dobrý překladatel musí mít nejen výbornou znalost výchozího jazyka, ale především velmi dobrou znalost jazyka cílového. U překladů odborných textů je také nezbytnou součástí překladatelova arzenálu alespoň základní znalost oboru, bez které by jen těžko sám porozuměl textu, což je prvním předpokladem pro překlad. Překlad nemůže být dobrý pouhým použitím překladového slovníku. Překladatel musí pracovat s výkladovými slovníky a nejrůznějšími příručkami a manuály, které má dnes již většina významných firem. V dnešní době může být i velmi nápomocný internet. Jak jsem sama mohla zjistit, překladatelská činnost je velmi náročná, zdlouhavá a někdy velmi vyčerpávající.

V bakalářské práci jsem se pokusila charakterizovat odborný styl a problematiku překladu odborných a vědeckých textů především v oblasti právní a ekonomické. Analyzovala jsem překlad výroční zprávy letecké společnosti Continental Airlines a na základě tohoto překladu jsem se snažila poukázat na hlavní problematické body překladu výroční zprávy.

## **SUMMARY**

In my Bachelor Thesis I focused on the translation issues of English technical texts on theoretical and practical level.

In the first part of the Thesis I focused on the historical overview of translation and translation techniques and the most important personalities that have influenced the Czech translation including such translators as Tomáš Štítný ze Štítného, Jan Blahoslav, Jan Augusta, Jaroslav Vrchlický, Karel Čapek, etc. I tried to give the comprehensive overview of translation development from its beginnings till present days focusing mostly on the important periods of this development such as translations of the Bible, development of translation of technical texts, the most important publishers that have influenced the Czech translations through the years such as Melantrich or Josef Florian, and the influence of politics on the translation, etc.

The second part of my Bachelor Thesis deals with the practical issues of translating technical texts by focusing mostly on texts from the fields of legal and financial industries that are described in two separate chapters. In the Thesis I tried to characterize the technical style and issues in translation of technical and scientific texts with focus on economic and legal texts and outlined particular principles and rules necessary to follow when translating technical texts. In the second part I also presented examples of different issues (for example the frequency of use of internationalisms in the translation of technical texts etc.) in tables with translation of vocabulary that is specific for these particular technical texts and typical for technical texts in general. For example, compound words and phrasal verbs. In this chapter I also mentioned the differences between British and American English, that can be sometimes very significant and change the whole meaning of the text and gave some examples relating this issue.

The practical part of my Bachelor Thesis consists of an analysis of linguistic issues that had emerged during the translation process of the Annual Report of American Continental Airlines. In my analysis I made an effort to address the most problematic parts of the translation. The source language of the translated report was English and

target language Czech. On the basis of this translation I also compiled a glossary of some economic and aviation terms from the Annual Report and enclosed it in the Appendix at the end of the Bachelor Thesis. The analysis of the translation is subdivided into six paragraphs, each focusing on different linguistic or grammar issues that had emerged during the translation. The longest paragraph is the one dealing with Nouns, which is understandable considering the nature of technical texts with numerous technical terms, compound nouns, etc.

In the Appendix of my Bachelor Thesis there are three documents. The first document is the Annual Report of American Continental Airlines in English, the second document is the Czech translation of this Annual Report and the last document is the glossary of selected economic and aviation terms compiled from the Annual Report of American Continental Airlines.

The work on this Bachelor Thesis enabled me to broaden my understanding of the theoretical framework of translation process and the translation of Annual Report enriched me of new practical experience. The reading of this Thesis should extend readers' understanding of the theoretical issues involved in translation of technical texts and give them an idea about the variety of issues that could emerge during the translation of a technical text based on the examples from the translated Annual Report.

## **BIBLIOGRAFIE**

### **Monografie:**

- HRÁLA, Milan a kol. – Kapitoly z dějin českého překladu, nakladatelství Karolinum  
2002
- CHROMÁ, Marta – Nový úvod do právnické angličtiny, Díl I, nakladatelství Karolinum  
2003
- JANATA, Petr – Překládáme do angličtiny, nakladatelství Fraus Plzeň 1999
- KRÁL, Pavel – Využití počítačových technologií v překladatelském procesu – I.,  
[Diplomová práce.], Olomouc 2003, Univerzita Palackého v Olomouci, Fakulta  
filosofická
- KRIJTOVÁ, Olga – Pozvání k překladatelské praxi, Univerzita Karlova Praha 1996
- LEVÝ, Jiří – České teorie překladu 1. díl, Ivo Železný, nakladatelství a vydavatelství,  
spol. s r.o. 1996
- LEVÝ, Jiří – České teorie překladu 2. díl, Ivo Železný, nakladatelství a vydavatelství,  
spol. s r.o. 1996
- LEVÝ, Jiří – Umění překladu, Panorama Praha 1983
- MOUNIN, Georges – Teoretické problémy překladu, nakladatelství Karolinum 1999
- TOMÁŠEK, Michal – Překlad v právní praxi, Linde Praha a.s., 2003

### **Slovníky, gramatiky:**

- DOUŠKOVÁ, Libuše a kol. – Mluvnice současné angličtiny na pozadí češtiny, Academia  
2006 (3. vydání)
- ELMAN, Jiří a ŠEMBEROVÁ, Kamila – Anglicko-český ekonomický slovník (A-L, M-  
Z), Viktoria Publishing
- HARTMANOVÁ, Věra a kol. – Pravidla českého pravopisu, Fin Publishing, Prostějov  
1996
- HAIS, Karel a HODEK, Břetislav – Velký anglicko-český slovník ve třech svazcích,  
Academia, nakladatelství ČSAV Praha 1985
- KOLEKTIV AUTORŮ – Ekonomický slovník v 11 jazycích, Václav Svojka & Co. 1998

KOLEKTIV AUTORŮ – Odborný slovník anglicko-český z oblasti ekonomické,  
finanční a právní, LINDE Praha 1994  
KOLEKTIV AUTORŮ – Longman Advanced American Dictionary, Longman 2000  
KOLEKTIV AUTORŮ – Anglicko – český technický slovník, SNTL Praha 1982  
LALÚCH, Róbert a KONCOVÁ, Monika – Slovník skratiek a značiek, nakladateľství  
Ikar, Bratislava 2004  
ŘÁDA, Ivan – Anglicko-český letecký slovník; English-Czech aviation dictionary,  
nakladatelství LEDA 2001  
STRAKOVÁ, Marcela, BÜRGER, Josef a HRDÝ, Milan – Anglicko-český hospodářský  
slovník, nakladatelství Fraus Plzeň 2000

**Internetové odkazy:**

Centrum.cz, slovníky: <http://slovníky.centrum.cz/>  
Finanční skupina Fio: [www.fio.cz/docs/manual\\_ebroker.pdf](http://www.fio.cz/docs/manual_ebroker.pdf)  
FXM Traduction: <http://fxm.ch/>  
Google, Česká Republika: [www.google.com](http://www.google.com)  
Informační systém pro aproximaci práva: <http://isap.vlada.cz>  
Institut Svazu účetních, a.s.: [www.svaz-ucetnich.cz/isu](http://www.svaz-ucetnich.cz/isu)  
Multilingual Dictionary: [www.slovník.cz](http://www.slovník.cz)  
Oxford University Press: <http://www.oup.com/elt/catalogue/teachersites/oald7/?cc=cz>  
Pololetní zpráva hypoteční banky: <http://ftp.pse.cz/Semmiannual.re/tabak/012006.pdf>  
Translation, Theory, and Training: [www.ttt.org](http://www.ttt.org)  
Výroční zpráva Reiffeisen Bank: [www.cmit.cz/documents/AR\\_RZBC\\_2005.pdf](http://www.cmit.cz/documents/AR_RZBC_2005.pdf)  
Wikipedie, Otevřená encyklopedie: [www.wikipedia.cz](http://www.wikipedia.cz)  
[www.gaap.cz](http://www.gaap.cz): [http://www.gaap.cz/index.php?ln=1&tm=3&om=13&z\\_id=c\\_aa-SU-3-R13\\_c](http://www.gaap.cz/index.php?ln=1&tm=3&om=13&z_id=c_aa-SU-3-R13_c)  
[www.twothousandone.com](http://www.twothousandone.com):  
[http://www.twothousandone.com/index.php?ln=1&tm=3&om=13&z\\_id=c\\_aa-SU-2-02\\_c](http://www.twothousandone.com/index.php?ln=1&tm=3&om=13&z_id=c_aa-SU-2-02_c)

## **PŘÍLOHY**

- A) Originální anglický text výroční správy Continental Airlines
- B) Překlad výroční zprávy Continental Airlines
- C) Glosář vybraných ekonomických a leteckých termínů

2003 ANNUAL REPORT

# Continental Airlines

A Decade of Going Forward



“Working Together” Works



## 2003 ACCOMPLISHMENTS

### FLY TO WIN

---

- Maintained a domestic RASM (revenue per available seat mile) premium to the industry average
- Increased 2003 eTicket sales to 84%, up from 67% in 2002
- Completed installation of eTicket kiosks in all airports in the continental United States, totaling 779 units
- Successfully grew continental.com with sales of more than \$1 billion, 81% higher than 2002
- Launched EliteAccess product
- Announced expanded alliances with Delta, KLM, Aeroméxico, Virgin Atlantic, Emirates, Maersk, TAP Air Portugal, SNCF French Rail and SkyWest

### FUND THE FUTURE

---

- Ended the year with \$1.6 billion in cash and short-term investments
- Identified \$500 million in cost savings for 2004, in addition to \$400 million in cost savings achieved in 2003
- Achieved highest EBITDAR margin of peer group network carriers
- Completed Terminal E at George Bush Intercontinental Airport Houston
- Contributed \$372 million to defined benefit pension plan
- Financed 15 new Boeing aircraft at competitive rates

### MAKE RELIABILITY A REALITY

---

- Achieved 82% on-time performance average (DOT) for 2003
- Achieved record load factor of 75.5%, 1.0 percentage points above previous record
- Inaugurated continental.com online check-in
- Achieved 99.2% completion factor, highest among U.S. airline peers
- Achieved a record 104 days of zero flight cancellations
- Complied with all enhanced security directives

### WORKING TOGETHER

---

- Named to *Fortune* magazine's list of "The 100 Best Companies to Work For" for the sixth consecutive year
- Named to *Fortune* magazine's list of the "Most Admired Global Companies" for the third consecutive year
- Named to *Hispanic* magazine's list of "100 Companies Providing the Most Opportunities for Hispanics" for the sixth consecutive year
- Received Great Place to Work Institute's "Credibility Award"
- Awarded nine Ford Explorers to employees with perfect attendance in 2003, marking a total of 120 new cars given away over the last seven years
- Paid more than \$13 million in on-time bonuses

FRONT COVER: FIRST ROW L>R: Dan Campbell – 737 First Officer, Jeanette Prairie – Flight Attendant, Shakira Newby – Customer Service Agent, Lena Perez-Hernandez – Flight Attendant SECOND ROW L>R: Veronica Heedles – Airport Service Agent, Dan Storseth – 757 First Officer, Julie Lee – Flight Attendant, Phillip Davis – RAMS Team Composite Technician THIRD ROW L>R: Victor Diaz – Hot Food Lead, Chelsea, Mark Silbermann – Flight Attendant, Tamara Stresau – Airport Service Agent, Jason Woo – Lead Customer Service Agent FOURTH ROW L>R: Eve Emile – Customer Service Representative, Christine Zander – 777 First Officer, Ron Lalk – 777 Captain, Leslie Taylor – Director, State and Civic Affairs, Darnell Beecher – Flight Attendant, Maria Rodriguez – Flight Attendant

## FINANCIAL HIGHLIGHTS

(In millions, except per share data)	2003	2002	2001	2000	1999
Total Operating Revenue	<b>\$ 8,870</b>	\$ 8,402	\$ 8,969	\$ 9,899	\$ 8,639
Total Operating Expenses	<b>8,667</b>	8,714	8,825	9,170	8,024
Operating Income (Loss)	<b>203</b>	(312)	144	729	615
Net Income (Loss)	<b>38</b>	(451)	(95)	342	455
Basic Earnings (Loss) per Share	<b>0.58</b>	(7.02)	(1.72)	5.62	6.54
Diluted Earnings (Loss) per Share	<b>0.58</b>	(7.02)	(1.72)	5.45	6.20
Cash and Short-Term Investments	<b>1,600</b>	1,342	1,132	1,395	1,590
Total Assets	<b>10,649</b>	10,641	9,798	9,208	8,223
Long-Term Debt and Capital Lease Obligations	<b>5,558</b>	5,471	4,448	3,624	3,055

## OPERATING STATISTICS

(Mainline jet operations only, excluding regional jets operated by ExpressJet)	2003	2002	2001	2000	1999
Revenue Passengers (thousands)	<b>39,861</b>	41,016	44,238	46,896	45,540
Revenue Passenger Miles (millions) <sup>(a)</sup>	<b>59,165</b>	59,349	61,140	64,161	60,022
Available Seat Miles (millions) <sup>(b)</sup>	<b>78,385</b>	80,122	84,485	86,100	81,946
Passenger Load Factor <sup>(c)</sup>	<b>75.5%</b>	74.1%	72.4%	74.5%	73.2%
Passenger Revenue per Available Seat Mile	<b>8.73¢</b>	8.61¢	8.98¢	9.84¢	9.12¢
Operating Cost per Available Seat Mile	<b>9.36¢</b>	9.53¢	9.22¢	9.68¢	9.07¢
Operating Cost per Available Seat Mile, excluding special items <sup>(d)</sup>	<b>9.45¢</b>	9.22¢	9.58¢	9.68¢	8.98¢
Average Yield per Revenue Passenger Mile <sup>(e)</sup>	<b>11.57¢</b>	11.63¢	12.42¢	13.20¢	12.45¢
Average Price per Gallon of Fuel	<b>87.18¢</b>	69.97¢	78.24¢	84.21¢	46.56¢
Fuel Gallons Consumed (millions)	<b>1,257</b>	1,296	1,426	1,533	1,536
Aircraft in Fleet at End of Period <sup>(f)</sup>	<b>355</b>	366	352	371	363

<sup>(a)</sup> The number of scheduled miles flown by revenue passengers.

<sup>(b)</sup> The number of seats available for passengers multiplied by the number of scheduled miles those seats are flown.

<sup>(c)</sup> Revenue passenger miles divided by available seat miles.

<sup>(d)</sup> Excludes special items that impact operating costs. Special items in 2003 consist of \$100 million of MD-80 fleet impairment and a portion of \$176 million for the reimbursement of security fees. Special items in 2002 consist of a \$242 million charge for fleet impairment related to our DC 10-30, MD-80 and turboprop fleets and a \$12 million charge to write down our receivable from the U.S. government related to the finalization of the Air Transportation Safety and System Stabilization Act ("Stabilization Act") grant. Special items in 2001 included a \$124 million charge for fleet impairment losses, costs associated with furloughs and company-offered leaves and other items. In addition, special items included a portion of \$417 million grant under the Stabilization Act. Special items in 1999 included a fleet disposition/impairment loss of \$81 million.

<sup>(e)</sup> The average revenue received for each mile a revenue passenger is carried.

<sup>(f)</sup> Excludes aircraft that were removed from service.

# To Our Co-workers, Customers & Stockholders:

Airline analysts and news pundits have labeled network carriers like Continental “legacy carriers,” as if all legacy features were uniformly obsolete and costly. Continental is proud of its legacies: excellent employee relations, a world-class product and reliability, consistent customer satisfaction and strong unit revenue. There is nothing obsolete about these legacies, and it would be unwise for us to abandon them, even during these trying times. We won’t disregard the principles and practices that have made Continental a great company, even as we adapt to meet the intense challenges facing us today. 2003 was a year in which Continental’s legacy strengths gave us a reliable compass heading into a rapidly changing industry environment.

High fuel prices, the second Gulf War and the outbreak of the SARS

virus had a major adverse effect on the financial results of Continental in 2003, but they were not the cause of the industry’s more fundamental changes. These changes were brought on by the significant growth of low-cost carriers, which further eroded the business fare structure and a significant reduction in labor costs at American Airlines, United Airlines and US Airways as a result of their being in or facing bankruptcy.

We reported net income of \$38 million for 2003, but only after asset-related gains of \$305 million from dispositions of all or part of our interests in ExpressJet, Orbitz and Hotwire and \$176 million in security fee reimbursements from the U.S. government, along with \$24 million in other special gains and \$100 million in special charges. Without all the special items, we would have

had a net loss of \$209 million. Nonetheless, 2003 represented a substantial improvement in our performance over 2002 and brought us significantly closer to our goal of breaking even, excluding special items, in 2004.

Our team is doing a great job of improving revenue and managing expense in the areas we can control, but our biggest challenge in the expense area is the cost of jet fuel. We continue to face oil prices at which our industry has not been historically profitable. Unless oil prices come down, we are unlikely to break even in 2004. At the time this letter was written, oil was trading above \$36 per barrel. A drop in oil prices to \$25 a barrel, which is still high by historical standards, would improve our annual operating income by more than \$400 million.

LARRY KELLNER

President and  
Chief Operating Officer

GORDON BETHUNE

Chairman of the Board and  
Chief Executive Officer

“With the Go Forward Plan, we will continue to be a premier network carrier that outperforms our competitors, to the benefit of our customers, our employees and our stockholders.”



However, we aren't waiting for some external event to save us. We are not going to overreact, and we will continue to leverage the strengths of Continental. We do not anticipate reducing our costs to the level of the low-cost carriers, but we do foresee a point at which our unit revenue premium exceeds our higher unit costs as compared to the low-cost carriers.

#### Go Forward Plan

At the start of 2002 and 2003, we encouraged you to stick with us as we stuck with our plan. 2004 marks the 10th year of managing our company according to a clear and understandable plan that allows everyone to know our goals and measure our success. The continued transformation of the airline industry has made it even more clear that having a straightforward, flexible plan that keeps everyone informed and involved is the key to success. The Go Forward Plan's four cornerstones – Fly to Win (our market plan), Fund the Future (our financial plan), Make Reliability a Reality (our product plan) and

Working Together (our people plan) – are as relevant today as they were when we conceived the plan in late 1994.

In the sections ahead, we will review what we have accomplished in 2003 and what we plan for 2004.

#### Fly to Win

We are a network carrier and have built our business over the last decade by flying people to the places they want to go, when they want to go there, often connecting through our hubs because no airline does – and no airline ever will – fly non-stop between many of the destinations we serve. That's what network carriers like Continental do, and there will be a solid, profitable place for them long into the future.

We added many routes in 2003, including New York to Geneva and Houston to Maui. We consistently focus on what the customer wants and will pay for, while making a continuous effort to eliminate non-value-added costs. This allowed our mainline unit revenue to increase

1.4% from 2002, while our mainline unit costs declined 1.8% (0.5% decline excluding special items and holding fuel rate constant) from 2002, all during a difficult year and all without asking for employee concessions.

We made many difficult decisions as we targeted and began to implement initiatives designed to produce another \$500 million of benefits in 2004. We will continue to treat everyone fairly as we seek to eliminate losses, but we will also continue to change the way we do business to react to a fast-moving market.

We continued to decrease our distribution costs in 2003, as continental.com achieved more than \$1 billion in sales, growing 81% over 2002. We expanded the site to include several new features, including online check-in. We plan to continue the significant growth of continental.com in 2004 while also moving more of our other online distribution to "direct access," thereby avoiding the ever-growing charges of third party reservations systems.

# Fly to Win

Achieve above-average profits in a changed industry environment. Grow the airline where it can make money and improve the business/leisure mix. Maximize distribution channels while reducing distribution costs and eliminating non-value-added costs.

More than  
**\$1 Billion**

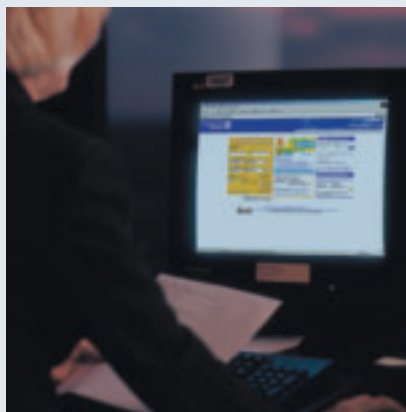
in continental.com  
sales for 2003

**84%**

2003 eTicket sales

**779**  
**eService**  
**Centers**

in 130 U.S. airports



FIRST ROW: R: Desiree Orr – *Customer Service Representative* SECOND ROW: R: Michael Palmer – *Lead Customer Service Agent*

In 2003, we implemented our expanded alliance with Delta, broadened our alliance with KLM, modified our Virgin Atlantic alliance to include frequent flyer mileage, started codesharing with CommutAir in Cleveland and SkyWest in Houston, and entered into an alliance agreement with Aeroméxico. During 2004, we intend to join the SkyTeam global network and further implement our bilateral alliances, which form the base for the best alliance network in the world.

#### Fund the Future

We achieved our goal and ended 2003 with a cash and short-term investments balance of \$1.6 billion, more than a \$250 million increase from year end 2002. We also completed \$525 million of debt financings at a current annual interest cost of \$31 million.

While building our cash balance, we funded \$372 million into our employee pension plan during 2003.

Part of the funding was accomplished by selling or directly contributing more than 17 million shares of ExpressJet, which operates our regional jet subsidiary, Continental Express. These transactions resulted in ExpressJet no longer being consolidated in Continental's financial statements. We intend to continue significant contributions to our pension plan in 2004.

We were proud to complete Terminal E in Houston. This \$324 million project adds 23 gates to our Houston hub and the largest Presidents Club in our system. Terminal E will serve us well in 2004 as Houston hosts both Super Bowl XXXVIII and Major League Baseball's All-Star Game. The Houston Airport System completed a new 9,000-foot runway in October and is constructing a TerminaLink people-mover extension and a new international check-in and arrivals facility connected to Terminals D and E. We expect these projects to be completed in March 2005, and

when they're completed, Houston will have a world-class international facility that will allow us to continue to expand our global reach.

We continued to renew our fleet, as we took delivery of four new Boeing jets during 2003 and will take 16 new Boeing jets in 2004. These new aircraft are being used to replace our existing MD-80 fleet. We currently expect to take seven new Boeing jets in 2005 and then not take any additional aircraft from Boeing until 2008. We continue to be grateful that we renewed and simplified our fleet at a time when financing availability and rates were favorable.

# Fund the Future

Manage our assets to maximize stockholder value and build for the future. Reduce costs with technology. Generate positive cash flow and improve financial flexibility by increasing our cash balance.

## \$1.6 Billion

2003 year end cash and short-term investments balance

## \$372 Million

2003 company contribution to Continental Airlines defined pension plan, \$283 million more than the company's minimum pension obligation

## 7.6 Years

average age of Continental's mainline fleet



FIRST ROW › R: Richard Massey – *Flight Attendant*, Vance Duplechin – *Flight Attendant* SECOND ROW  
L › R: Mario Jacobo – *Line Technician*, Sarah Zaozirny – *Director, Investor Relations*, Jeff Misner –  
*Senior Vice President and Chief Financial Officer*





1147

E5A

E5A

E5B

P...ADENUX...SCHEN



100 Gates

at the expanded Houston hub

99.2%

2003 systemwide mainline  
completion factor

\$2 Billion

invested in new facilities  
since 1994

579  
Aircraft

in the Continental/  
Continental Express fleet

### Make Reliability a Reality

Our outstanding operational performance continued in 2003 with a completion factor of 99.2%, a DOT on-time arrival rate of 82% and a record 104 days with no Continental mainline flight cancellations. In addition, our mishandled baggage ratio was the best in our company's history. As we have for the past decade, we will continue to emphasize excellent operational performance in 2004, delivering clean, safe and reliable air transportation to our customers every day.

To further secure the loyalty of our best customers, we created and implemented "EliteAccess." EliteAccess provides our most valuable customers with special benefits, including priority check-in and security lines, priority boarding throughout the boarding process and priority baggage handling.

We pushed our technology even further in 2003, with more than 80% of our eligible customers using our online, curbside and

eService check-in kiosks. Our online check-in and 779 eService Centers allow customers to check-in, change seats, request an upgrade, enter a frequent flyer number or purchase a new ticket.

In addition, we added Delta, KLM and US Airways as interline eTicket partners in 2003. We plan to expand our online check-in and eService kiosks to include international travel in 2004 and to add several more interline eTicket partners.

### Working Together

We started 2003 by again being voted by our employees as one of the 100 Best Companies to Work For in America, compiled by *Fortune* magazine, for a fifth straight year; and we were recently named to the list yet again for a sixth straight year. We are one of only 41 companies to have made the list for the last six or more years and the only passenger airline on the list for a third straight year. This is a tremendous achievement in light of the difficult financial environment and the dramatic

changes in our industry. We continue to enjoy positive morale and the trust of our co-workers because we focus on communicating frequently, openly and honestly, and treat everyone with dignity and respect. It's part of our legacy.

In 2004, we want to resolve open labor agreements with our workgroups and be one of *Fortune's* 100 Best Companies to Work For for a seventh straight year. Continental stands alone as the only one of the "Big 6" U.S. carriers not to have asked for labor concessions since September 11, 2001. That does not mean that the last few years haven't been challenging for us. We have eliminated 10,000 jobs since September 11, 2001, and still have more than 550 employees out on involuntary furlough. We recently announced that we would be recalling 169 pilots from furlough. We will be working hard to grow and prosper so that we can recall additional furloughed workers in 2004.

# Make Reliability a Reality

Deliver an industry-leading product we are proud to sell. Rank among the top of the industry in the key DOT measurements: on-time arrivals, baggage handling, complaints and involuntary denied boardings.

## 104 Days

in 2003 with  
100% completion factor  
(mainline)



## 381,168 Flights

in 2003  
(mainline)



## 3.11

mishandled bags per  
1,000 passengers in 2003

## Best Baggage Handling

performance in the history  
of the company  
(mainline)



FIRST ROW L>R: Jay Salter – Vice President Operations Administration, Chris Forshier – Senior Operations Analyst, Lynette Black – Administrative Assistant, Mike Bleike – Senior Director, SOCC, Jermaine Shaw – Reservations Electronic Support Desk SECOND ROW L>R: Neil Wehrman – 777 First Officer THIRD ROW L>R: Victor Antunes – Lead Customer Service Agent, Ernesto Pomales – Lead Customer Service Agent

In 2003, we also continued to provide incentive pay to our co-workers in the form of on-time bonuses totaling more than \$13 million. We continue to have the best co-workers in the industry. We recognize that our future success is dependent on consistently providing an environment where employees enjoy coming to work and are fairly rewarded in both base and incentive pay for their efforts. We know that “Working Together” works!

In closing, while 2003 saw continuing evolution in our industry, we also began to have clearer visibility about how our industry will shake out. Unlike some of our competitors who have lurched from guardrail to guardrail, we continued to stay the course and focus on what has made us successful – clean, safe and reliable air travel that includes the extra features that people want and are willing to pay for, delivered by employees who are committed, empowered and invested in the success of Continental.

Although we do some innovative things, we don’t lose our daily focus on the basics that have served us so well since we first developed our Go Forward Plan. 2004 will bring both challenges and clarity. We are prepared for the challenges, and we are creating our own clarity. With the Go Forward Plan, we will continue to be a premier network carrier that outperforms our competitors, to the benefit of our customers, our employees and our stockholders. So we once again ask you to stick with us as we stick with our plan.



**Gordon Bethune**

Chairman of the Board and  
Chief Executive Officer



**Larry Kellner**

President and  
Chief Operating Officer

#### A FINAL NOTE

*In early 2004, we announced our management succession, with me retiring at the end of 2004, and Larry Kellner, our President and Chief Operating Officer, becoming Chairman and Chief Executive Officer at the beginning of 2005. Larry and I have worked closely together since the earliest days of our Go Forward Plan and will use this transition year to ensure that our company’s culture and success continue long after my retirement.*



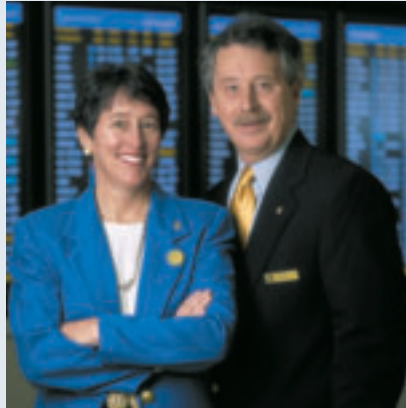
**Gordon**

# Working Together

Help well-trained employees build careers they enjoy every day. Treat each other with dignity and respect. Focus on safety. Make employee programs easy to use and keep improving communication. Keep pay and benefits competitive in a changed industry environment.

**\$243  
Million**

paid to employees for  
on-time bonuses since 1994



More than  
**\$738  
Thousand**

distributed to employees  
in 2003 from WE CARE  
employee emergency  
assistance fund



6 consecutive years  
among *Fortune's*

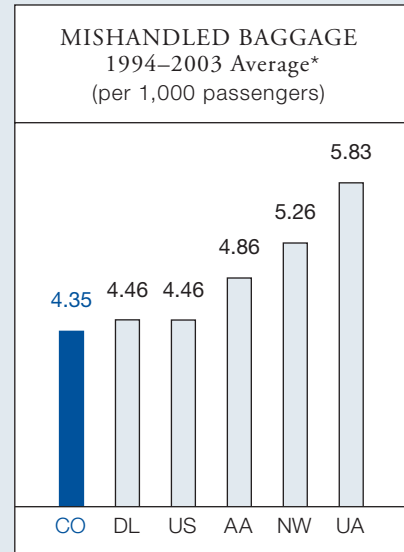
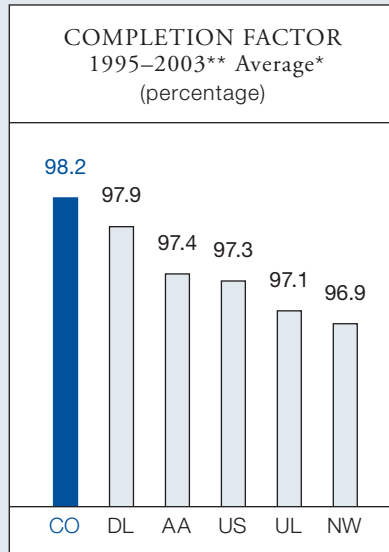
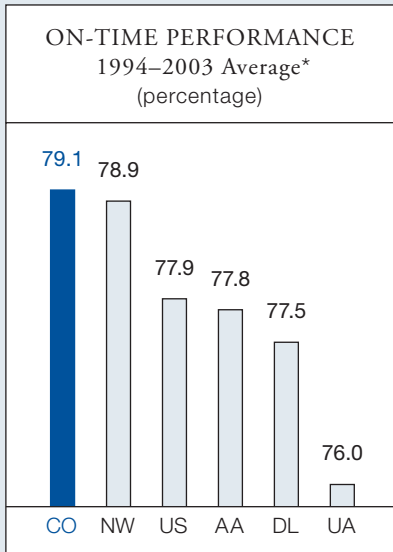
**100 Best**

Companies to Work For



FIRST ROW L · R: Julie O'Dea – *Supervisor, Airport Services*, Paul Spaeth – *Airport Service Agent*, Gordon Peterson – *Customer Service Agent*, Ron Strac – *757 Captain* SECOND ROW L · R: Charlie Bass – *Operations Manager*, Charles Scully – *Vice President, Newark Hub* THIRD ROW L · R: Donna Katos – *Managing Attorney, Litigation*, Jennifer Vogel – *Senior Vice President, General Counsel, Secretary and Corporate Compliance Officer*, Doug Kelley – *Senior Attorney*

# A Decade of Going Forward *At a Glance*



Source: Compiled from DOT Air Travel Consumer Reports

\* Non-weighted average of yearly results

\*\* DOT completion factor data not available for 1994

Continental ranked low on *Fortune* magazine's "Most Admired Airlines" list.

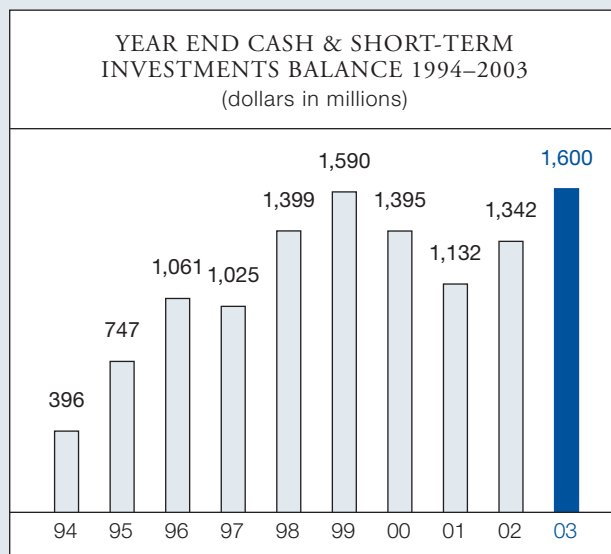
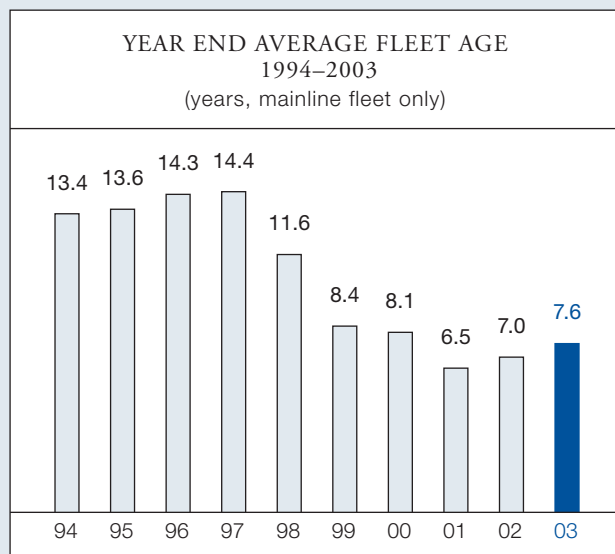
Continental was named *Business Week's* NYSE "Stock of the Year."

Continental was named "Airline of the Year" by *Air Transport World*.

Continental was the most improved company of the 1990s on *Fortune* magazine's annual "Most Admired Companies" list.

Continental was named to *Fortune* magazine's list of "100 Best Companies to Work For," marking the first of six consecutive years to rank on the list.\*\*\*

1994	1995	1996	1997	1998
<p>"It's time to act like a real airline." <i>Continental 1994 Annual Report</i></p>	<p>"Led by a new management team employing a back-to-basics approach to operations, Continental is expected to post its first annual profit since 1986. It has gone from worst to first in on-time statistics in March and April, and it's closing the revenue gap it traditionally has in comparison with its rivals." <i>The Wall Street Journal</i></p>	<p>"... Continental Air Lifts Its Workers' Morale – They Stop Bickering, Start To Work Well Together; And Passengers Return." <i>The Wall Street Journal</i></p>	<p>"Continental has been the Cinderella of the skies, winning not only the glass slipper in several recent customer satisfaction surveys but accolades from other carriers as well." <i>SmartMoney magazine</i></p>	<p>"By aggressively promoting Newark as a more convenient alternative to its cross-Hudson rivals – Kennedy International and LaGuardia Airports – Continental has quickly risen to become the metropolitan area's largest airline..." <i>The New York Times</i></p>



Continental claimed seven awards in the “OAG Airline of the Year Awards,” including the best U.S. airline.

Continental ranked No. 1 in both long- and short-haul flights in a study conducted by J.D. Power and Associates and *Frequent Flyer* magazine.

Continental was again named “Airline of the Year” by *Air Transport World*.

Continental ranked No. 30, the highest-ranking commercial airline, on the Top 50 “All Stars” list of the “World’s Most Admired Companies” by *Fortune* magazine.

Continental ranked highest in *Business Travel News* 2003 Annual Airline survey.

1999	2000	2001	2002	2003
<p>“Continental’s return to the number one spot in the long-haul category [J.D. Power and Associates study of domestic airline passengers satisfaction] reflects a continuation of the customer-oriented strategies that earned it the top spot in two of the previous three years.”</p> <p style="text-align: right;"><i>Frequent Flyer magazine</i></p>	<p>“We evaluated the 10 most frequently flown U.S. airlines in three critical areas: Convenience and Efficiency, Frequent-Flier Privileges and Onboard Comfort. The leader of the pack? Continental.”</p> <p style="text-align: right;"><i>SmartMoney magazine</i></p>	<p>“Happy Skies of Continental. Satisfaction Is Up. Morale Is Up. So Is Profit.”</p> <p style="text-align: right;"><i>The New York Times</i></p>	<p>“Nearly 90% of the workers surveyed at the end of last year for <i>Fortune</i> magazine said it was ‘fun’ to work at Continental – one reason the company made the magazine’s list of 100 Best Places to Work.”</p> <p style="text-align: right;"><i>Business Week</i></p>	<p>“Today, despite continuing losses and a heavy debt load, Continental is one of the best performers among the major airlines and is expected to be one of the first to return to profitability.”</p> <p style="text-align: right;"><i>The Wall Street Journal</i></p>

\*\*\*Continental is one of only 41 companies to make *Fortune* magazine’s list of “100 Best Companies to Work For” for six or more years.



## BOARD OF DIRECTORS

### THOMAS J. BARRACK, JR.

Chairman and Chief Executive Officer  
Colony Capital, LLC

### GORDON BETHUNE

Chairman of the Board and  
Chief Executive Officer  
Continental Airlines, Inc.

### DAVID BONDERMAN

Managing Partner  
Texas Pacific Group

### KIRBYJON H. CALDWELL

Senior Pastor  
The Windsor Village –  
United Methodist Church  
Houston, Texas

### PATRICK FOLEY

Former Chairman, President and  
Chief Executive Officer  
DHL Airways, Inc.

### LARRY KELLNER

President and Chief Operating Officer  
Continental Airlines, Inc.

### DOUGLAS H. McCORKINDALE

Chairman, President and  
Chief Executive Officer  
Gannett Co., Inc.

### HENRY L. MEYER III

Chairman, President and  
Chief Executive Officer  
KeyCorp

### GEORGE G. C. PARKER

Dean Witter Distinguished Professor  
of Finance and Management,  
Graduate School of Business,  
Stanford University

### RICHARD W. POGUE

Counsel, Jones Day  
Former Senior Advisor  
Dix & Eaton, Inc.

### WILLIAM S. PRICE III

Managing Partner  
Texas Pacific Group

### KAREN HASTIE WILLIAMS

Partner  
Crowell & Moring LLP

### RONALD B. WOODARD

Former President  
Boeing Commercial Airplane Group

### CHARLES A. YAMARONE

Executive Vice President  
Libra Securities LLC

## EXECUTIVE OFFICERS

### GORDON BETHUNE

Chairman of the Board and  
Chief Executive Officer

### LARRY KELLNER

President and  
Chief Operating Officer

### JEFF SMISEK



Executive Vice President

### MIKE CAMPBELL

Senior Vice President  
Human Resources and Labor Relations

### JIM COMPTON

Senior Vice President  
Marketing

### REBECCA COX

Senior Vice President  
Government Affairs

### DAVID GRIZZLE

Senior Vice President  
Corporate Development

### GERRY LADERMAN

Senior Vice President  
Finance and Treasurer

### DANTE MARZETTA

Senior Vice President  
Airport Services

### DEBBIE McCOY

Senior Vice President  
Flight Operations

### JEFF MISNER

Senior Vice President  
and Chief Financial Officer

### MARK MORAN

Senior Vice President  
Technical Operations and Purchasing

### JENNIFER VOGEL

Senior Vice President,  
General Counsel, Secretary and  
Corporate Compliance Officer

### NED WALKER

Senior Vice President  
Worldwide Corporate Communications

---

Continental Micronesia, Inc.

### MARK ERWIN

President and Chief Executive Officer

## MANAGEMENT'S DISCUSSION AND ANALYSIS OF FINANCIAL CONDITION AND RESULTS OF OPERATIONS

*This discussion and analysis, as well as the financial statements and notes that follow, have been condensed from the full discussion and analysis, financial statements and notes included in our proxy statement for our 2004 annual stockholders' meeting.*

Continental Airlines, Inc., a Delaware corporation, is a major United States air carrier engaged in the business of transporting passengers, cargo and mail. We are the fifth largest United States airline (as measured by the number of scheduled miles flown by revenue passengers, known as revenue passenger miles, in 2003) and, together with ExpressJet Airlines, Inc. (operating as Continental Express and referred to as "ExpressJet"), from which we purchase seat capacity, and our wholly owned subsidiary, Continental Micronesia, Inc. ("CMI"), each a Delaware corporation, we served 228 airports worldwide at December 31, 2003. As of December 31, 2003, we flew to 127 domestic and 101 international destinations and offered additional connecting service through alliances with domestic and foreign carriers. We directly served 16 European cities, seven South American cities, Tel Aviv, Hong Kong and Tokyo as of December 31, 2003. In addition, we provide service to more destinations in Mexico and Central America than any other U.S. airline, serving 31 cities. Through our Guam hub, CMI provides extensive service in the western Pacific, including service to more Japanese cities than any other United States carrier.

General information about us, including our Corporate Governance Guidelines and the charters for the committees of our board of directors, can be found at [www.continental.com/company/investor](http://www.continental.com/company/investor). Our board of directors has adopted a code of ethics entitled "Principles of Conduct", which applies to all of our employees, officers and directors. Our board has also adopted a separate "Directors' Code of Ethics" for our directors. Copies of these codes can also be found at [www.continental.com/company/investor](http://www.continental.com/company/investor). Our annual report on Form 10-K, quarterly reports on Form 10-Q and current reports on Form 8-K, as well as any amendments and exhibits to those reports, are available free of charge through our web site as soon as reasonably practicable after we file them with, or furnish them to, the SEC. Information on our web site is not incorporated into our Form 10-K or our other securities filings and is not a part of them.

This summary condensed annual report contains forward-looking statements that are not limited to historical facts, but reflect our current beliefs, expectations or intentions regarding future events. All forward-looking statements involve risks and uncertainties that could cause actual results to differ materially from those in the forward-looking statements. For examples of those risks and uncertainties, please see the cautionary statements contained in Item 1 of our annual report on Form 10-K for the year ended December 31, 2003, "Business – Risk Factor Relating to Terrorist Attacks and International Hostilities", "Business – Risk Factors Relating to the Company" and "Business – Risk Factors Relating to the Airline Industry." We undertake no obligation to publicly update or revise any forward-looking statements to reflect events or circumstances that may arise after the date of this report.

### Overview

We recorded consolidated net income of \$38 million for the year ended December 31, 2003, as compared to consolidated net losses of \$451 million and \$95 million for the years ended December 31, 2002 and 2001. Our results for each of the last three years have been affected by a number of special items which are not necessarily indicative of our core operations or our future prospects, and impact comparability between years. These special items are discussed in Note 7 to the condensed consolidated financial statements. Without the special items in 2003, we would have incurred another significant loss.

Despite recent improvements, the current U.S. domestic airline environment continues to be one of the worst in our history and could deteriorate further. Prior to September 2001, we were profitable, although many U.S. air carriers were losing money and our profitability was declining. The terrorist attacks of September 11, 2001 dramatically worsened the difficult financial environment and presented new and greater challenges for the airline industry. Since the terrorist attacks, several of our competitors, including United Air Lines and US Airways, have filed for bankruptcy. During 2003, our bookings and passenger traffic were significantly reduced as a result of the hostilities and post-war unrest in Iraq and the spread of Severe Acute Respiratory Syndrome, or "SARS", in China, Hong Kong, Canada and elsewhere. Both of these events

disproportionately affected our international passenger traffic. We responded to the actual and anticipated reduction in demand by reducing capacity on certain trans-Atlantic and trans-Pacific routes (including the suspension of our flights between Hong Kong and Liberty International from April 2003 until August 2003) and by reducing our summer schedule.

Although we have been able to raise capital, downsize our operations and reduce our expenses significantly, current trends in the airline industry, particularly if historically high fuel prices continue, make achieving our goal of reaching breakeven in 2004 unlikely. It is also possible that our financial resources might not be sufficient to absorb the impact of any further terrorist attacks or an increase in post-war unrest in Iraq or other hostilities involving the United States. The revenue environment continues to be weak in light of changing pricing models driven by the continued growth of low-cost carriers, excess capacity in the market, reduced corporate travel spending and other issues. In addition, fuel prices have significantly escalated and, at current levels, are expected to offset a substantial portion of the significant cost-saving measures that we have implemented.

Absent adverse factors outside our control, we believe that our liquidity and access to cash will be sufficient to fund our current operations through 2004 and beyond if we are successful in implementing our previously announced revenue generation and cost cutting measures. However, in light of the changing competitive environment in the airline industry, we believe that the economic environment, including unusually high fuel prices, must improve for us to continue to operate at our current size and expense level over the long term. We may find it necessary to further downsize our operations, including the further elimination of service to small and medium-sized communities and additional job eliminations.

Among the many factors that threaten us and the airline industry generally are the following:

- *Low-Cost Competitors.* The continued growth of low-cost carriers is dramatically changing the airline industry. Other carriers have implemented or announced plans to implement separate low-cost products, such as a low-cost “airline within an airline”. In addition, carriers emerging from bankruptcy have or will have significantly reduced cost structures and operational flexibility that will allow them to compete more effectively, and other carriers have used the threat of bankruptcy to achieve substantial cost savings. We have initiated two sets of revenue-generating and cost-savings initiatives in the past two years that were designed to improve our annual pre-tax results by over \$900 million. While we are on track to meet or exceed these goals, our cost structure remains higher than that of the low-cost carriers.
- *Fuel Costs.* Fuel costs rose significantly during 2003 and are, and could remain, at historically high levels. Post-war unrest in Iraq, other conflicts in the Middle East and political or other significant events in other oil-producing nations could cause fuel prices to increase further (or be sustained at current high levels) and may impact the availability of fuel. Based on gallons consumed in 2003, for every one dollar increase in the price of crude oil, our annual fuel expense would increase by approximately \$35 million. This increase changes to approximately \$38 million when considering our expected volume increases in 2004. We currently anticipate that high fuel prices in 2004 will offset the impact of a substantial portion of the cost-saving measures we have implemented. As of December 31, 2003, we did not have any fuel price hedges in place.
- *Reduced Demand.* Demand for air travel has not recovered to the levels experienced prior to September 11, 2001. Although the global and domestic economy has improved in recent months, business traffic, our most profitable source of revenue, and yields are down. We believe that the reduced demand reflects the weak economy, competition from low-cost carriers, some customers’ concerns about further terrorist attacks and reprisals and the hostilities and post-war unrest in Iraq. We also believe that demand is weakened by customer dissatisfaction with the delays of heightened airport security and screening procedures, and by some business travelers switching to lower priced ticket categories and to low-cost carriers.
- *Labor Costs.* We are engaged in labor negotiations with unions representing our pilots, our dispatchers and our mechanics and our agreement with our flight attendants becomes amendable in October 2004. We cannot predict the outcome of these negotiations or the financial impact on us of any new labor contracts. Recent significant concession agreements with labor groups at US Airways, United and American Airlines have had the effect of lowering industry standard wages and benefits, and our negotiations may be influenced by these and other labor cost developments.

- *Security Costs.* The terrorist attacks of 2001 have caused security costs to increase significantly. Security costs are likely to continue rising for the foreseeable future as additional security measures are implemented. In the current environment of lower consumer demand and discounted pricing, these costs cannot effectively be passed on to customers. Insurance costs have also risen sharply, in part due to greater perceived risks and in part due to the reduced availability of insurance coverage. We must absorb these additional expenses in the current pricing environment.
- *Pension Liability.* We have significant commitments to our defined benefit pension plan. Pension expense for the year 2003 was \$328 million. Pension expense for 2004 is expected to be approximately \$280 million. We contributed \$272 million in cash and approximately 7.4 million shares of Holdings common stock valued at approximately \$100 million to our primary defined benefit pension plan in 2003. As a result, our 2004 minimum funding requirements are not expected to be significant. However, we currently intend to maintain the plan's funding at 90% of its current liability, which would result in our making contributions of approximately \$300 million to our pension plan in 2004.

In August 2002, we announced plans to implement a number of revenue-generating and cost-saving measures intended to achieve a pre-tax contribution in excess of \$350 million. Included in the more than 100 planned changes were the assessment of fees for paper tickets, the elimination of discounts on certain fares, the enforcement of all fare rules with a policy prohibiting exceptions, the optimization of our flight schedule to best match demand and capacity and the modification of certain employee programs. We estimate that these measures resulted in savings of approximately \$400 million in 2003.

In March 2003, we announced plans to implement measures designed to improve our then current 2004 pre-tax outlook by \$500 million. We estimate that these measures resulted in savings of approximately \$200 million in 2003 and believe that we will achieve our goal of \$500 million in pre-tax benefits in 2004. The cost-saving measures include a significant reduction in distribution expenses through increased utilization of our web site, continental.com, the reduction of airport facility costs and landing fees, the elimination of paper tickets worldwide by December 31, 2004 (subject to market and technological conditions), the closing of select city ticket offices and the renegotiation of contracts with key suppliers.

## Results of Operations

*Special Items.* The comparability of our financial results between years is affected by a number of special items. In addition, the deconsolidation of ExpressJet Holdings, Inc. ("Holdings") from our financial statements effective November 12, 2003 also impacts the comparability of our 2003 results to those of prior years. See Note 7 to the condensed consolidated financial statements for a summary of special items.

*Comparison of 2003 to 2002.* Passenger revenue increased 3.5%, \$273 million, during 2003 as compared to 2002, which was principally due to increased regional traffic in conjunction with ExpressJet's capacity increases, offset in part by reduced mainline traffic. The mainline traffic and capacity declines were largely due to a reduction in certain international flights in response to decreased demand during the war in Iraq and related to SARS. Mainline yields were essentially unchanged year over year. The deconsolidation of Holdings effective November 12, 2003 did not impact our passenger revenue because, under our capacity purchase agreement with Holdings and ExpressJet, we purchase all of ExpressJet's capacity and are responsible for selling all of the seat inventory. As a result, after deconsolidation, we continue to record the related passenger revenue and related expenses, with payments under the capacity purchase agreement reflected as a separate operating expense. Cargo, mail and other revenue increased 36.1%, \$195 million, in 2003 compared to 2002, primarily due to military charter flights associated with the war in Iraq, higher volumes, and revenue-generating initiatives.

Wages, salaries and related costs increased 3.3%, \$97 million, during 2003 as compared to 2002, as a result of increased pension costs and higher wage rates principally caused by increases in seniority, partially offset by a 3.8% reduction in the average number of mainline employees. Wages, salaries and related costs would have been \$50 million higher in 2003 had we not deconsolidated Holdings effective November 12, 2003. Aircraft fuel expense increased 22.7%, \$232 million, in 2003 as compared to 2002. The average mainline fuel price per gallon increased 24.6% from 69.97 cents in 2002 to 87.18 cents in 2003. Mainline fuel consumption was down 3.0% as a result of reduced flights and more fuel-efficient aircraft. Regional jet fuel expense increased \$43 million, even with the deconsolidation of Holdings, due to increased flights and higher jet fuel prices. Maintenance, materials and repairs expense increased 6.9%, \$33 million, during 2003

as compared to 2002 resulting from increases in our contractual engine maintenance cost per hour rates, higher wide-body maintenance activity and the higher number of regional jets in service. Maintenance, materials and repairs expense would have been \$19 million higher in 2003 had we not deconsolidated Holdings effective November 12, 2003. Commissions expense decreased 30.2%, \$64 million, in 2003 as compared to 2002 primarily due to the elimination of domestic base commissions during 2002 and certain international commission reductions. Other operating expense decreased 13.0%, \$147 million, as a result of lower insurance costs and cost-saving measures. These expenses would have been \$21 million higher in 2003 had we not deconsolidated Holdings effective November 12, 2003.

Payments made to ExpressJet under our capacity purchase agreement, previously eliminated in consolidation, are reported as regional capacity purchase, net, beginning November 12, 2003, the date we deconsolidated Holdings. In addition to the payments for the purchased capacity, regional capacity purchase, net, also includes ExpressJet's fuel expense in excess of the cap (66.0 cents per gallon in 2003) provided in the capacity purchase agreement and a related fuel purchase agreement and is net of our rental income on aircraft we lease to ExpressJet.

Minority interest of \$49 million in 2003 represents the portion of Holdings' net income attributable to the equity of Holdings that we did not own prior to November 12, 2003, the date we deconsolidated Holdings. This amount is based on Holdings' results of operations under the capacity purchase agreement. Under this agreement, we pay ExpressJet for scheduled block hours based on an agreed upon formula. Transactions between us and Holdings or ExpressJet under the capacity purchase agreement prior to deconsolidation were otherwise eliminated in the consolidated financial statements.

*Comparison of 2002 to 2001.* Passenger revenue decreased 7.0%, \$595 million, during 2002 as compared to 2001, which was principally due to a decrease in both traffic and yields subsequent to the September 11, 2001 attacks, as well as the continuing weak economy. Yield was 6.4% lower in 2002 compared to 2001. Cargo, mail and other revenue increased 5.5%, \$28 million, in 2002 compared to 2001 primarily due to increased charter revenue and passenger related fees, partially offset by new security restrictions that reduced mail volumes.

Aircraft fuel expense decreased 16.8%, \$206 million, in 2002 as compared to 2001. The average price per gallon decreased 10.6% from 78.24 cents in 2001 to 69.97 cents in 2002. Jet fuel consumption decreased 9.1% principally reflecting decreased flight operations due to the current industry environment and the fuel efficiency of our younger fleet. Landing fees and other rentals increased 9.0%, \$52 million, in 2002 as compared to 2001 primarily due to higher landing fees resulting from rate increases and higher facilities rent, partially attributable to the completion of substantial portions of the Global Gateway project at Liberty International Airport. Maintenance, materials and repairs expense decreased 16.2%, \$92 million, during 2002 as compared to 2001 primarily due to the replacement of older aircraft with new aircraft that generally require less maintenance. Booking fees, credit card discounts and sales decreased 14.6%, \$65 million, in 2002 as compared to 2001 principally due to lower credit card fees as a result of lower revenue. Commissions expense decreased 41.8%, \$152 million, in 2002 compared to 2001 due to elimination of domestic base commissions and lower revenue. Passenger servicing expense decreased 14.7%, \$51 million, in 2002 as compared to 2001 primarily due to improved baggage performance and a decrease in food costs caused by a decrease in passengers.

Interest expense increased 19.6%, \$61 million, in 2002 compared to 2001 due to an increase in long-term debt primarily resulting from the purchase of new aircraft. Interest income decreased 46.7%, \$21 million, in 2002 compared to 2001 due to lower interest rates.

### Liquidity and Capital Resources

As of December 31, 2003, we had \$1.6 billion in consolidated cash, cash equivalents and short-term investments, which is \$258 million higher than at December 31, 2002. The December 31, 2002 cash balance included \$121 million cash held by Holdings. Holdings' cash is not included in the consolidated balance at December 31, 2003 since Holdings is no longer consolidated with Continental. At December 31, 2003, we had \$170 million of restricted cash, which is primarily collateral for estimated future workers' compensation claims, letters of credit, performance bonds and interest rate swap agreements. We expect our cash, cash equivalents and short-term investments balance (including restricted cash) at the end of the first quarter of 2004 to be approximately \$1.5 billion.

At December 31, 2003, we had approximately \$6.0 billion (including current maturities) of long-term debt and capital lease obligations. We do not currently have any undrawn lines of credit and substantially all of our otherwise readily financeable assets are encumbered.

We have substantial commitments for capital expenditures, including for the acquisition of new aircraft. Our capital expenditures during 2003 totaled \$205 million, or \$153 million when reduced by net purchase deposits refunded. Capital expenditures for 2004 are expected to be \$270 million, or \$155 million when reduced by net purchase deposits to be refunded. Projected capital expenditures consist of \$90 million of fleet expenditures, \$125 million of non-fleet expenditures and \$55 million for rotatable parts and capitalized interest.

As of December 31, 2003, we had firm commitments for 63 aircraft from Boeing, with an estimated cost of approximately \$2.4 billion and options to purchase an additional 84 Boeing aircraft. As of December 31, 2003, ExpressJet had firm commitments for 50 regional jets from Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. (“Embraer”), with an estimated cost of approximately \$1.0 billion. See Note 8 to the accompanying condensed consolidated financial statements.

We expect to fund our future capital and purchase commitments through internally generated funds together with general company financings and aircraft financing transactions. However, there can be no assurance that sufficient financing will be available for all aircraft and other capital expenditures or that, if necessary, we will be able to defer or otherwise renegotiate our capital commitments.

## Flight Equipment

Aircraft Type	Total Aircraft	Owned	Leased	Firm Orders	Options	Seats in Standard Configuration	Average Age (In Years)
777-200ER	18	6	12	—	1	283	4.3
767-400ER	16	14	2	—	—	235	2.3
767-200ER	10	9	1	—	—	174	2.8
757-300	4	4	—	5	—	210	2.0
757-200	41	13	28	—	—	183	6.9
737-900	12	8	4	3	24	167	2.3
737-800	81	26	55	40	35	155	3.6
737-700	36	12	24	15	24	124	5.0
737-500	63	15	48	—	—	104	7.7
737-300	51	14	37	—	—	124	17.3
MD-80	23	6	17	—	—	141	17.8
Mainline jets	355	127	228	63	84		7.6
ERJ-145XR	54	—	54	50	100	50	1.0
ERJ-145	140	18	122	—	—	50	3.6
ERJ-135	30	—	30	—	—	37	3.3
Regional jets	224	18	206	50	100		2.9
Total	579	145	434				5.8

## CONDENSED CONSOLIDATED STATEMENTS OF OPERATIONS

(In millions, except per share data)	Year Ended December 31,		
	2003	2002	2001
<b>Operating Revenue:</b>			
Passenger	\$ 8,135	\$ 7,862	\$ 8,457
Cargo, mail and other	735	540	512
	<b>8,870</b>	<b>8,402</b>	<b>8,969</b>
<b>Operating Expenses:</b>			
Wages, salaries and related costs	3,056	2,959	3,021
Aircraft fuel	1,255	1,023	1,229
Aircraft rentals	896	902	903
Landing fees and other rentals	620	633	581
Maintenance, materials and repairs	509	476	568
Depreciation and amortization	444	444	467
Booking fees, credit card discounts and sales	377	380	445
Passenger servicing	297	296	347
Regional capacity purchase, net	153	—	—
Commissions	148	212	364
Other	988	1,135	1,193
Security fee reimbursement	(176)	—	—
Stabilization Act grant	—	12	(417)
Fleet impairment losses and other special charges	100	242	124
	<b>8,667</b>	<b>8,714</b>	<b>8,825</b>
<b>Operating Income (Loss)</b>	<b>203</b>	<b>(312)</b>	<b>144</b>
<b>Nonoperating Income (Expense):</b>			
Interest expense	(393)	(372)	(311)
Interest capitalized	24	36	57
Interest income	19	24	45
Gain on dispositions of ExpressJet Holdings shares	173	—	—
Equity in the income (loss) of affiliates	23	8	(20)
Other, net	152	(15)	(45)
	<b>(2)</b>	<b>(319)</b>	<b>(274)</b>
<b>Income (Loss) before Income Taxes and Minority Interest</b>	<b>201</b>	<b>(631)</b>	<b>(130)</b>
<b>Income Tax Benefit (Expense)</b>	<b>(114)</b>	<b>208</b>	<b>35</b>
<b>Minority Interest</b>	<b>(49)</b>	<b>(28)</b>	<b>—</b>
<b>Net Income (Loss)</b>	<b>\$ 38</b>	<b>\$ (451)</b>	<b>\$ (95)</b>
<b>Basic and Diluted Earnings (Loss) per Share</b>	<b>\$ 0.58</b>	<b>\$ (7.02)</b>	<b>\$ (1.72)</b>
<b>Shares Used for Computation:</b>			
Basic	65.4	64.2	55.5
Diluted	<b>65.6</b>	<b>64.2</b>	<b>55.5</b>

## CONDENSED CONSOLIDATED BALANCE SHEETS

(In millions)	December 31,	
	2003	2002
<b>ASSETS</b>		
Current Assets:		
Cash and cash equivalents	\$ 999	\$ 983
Restricted cash and cash equivalents	170	62
Short-term investments	431	297
Accounts receivable, net	403	378
Spare parts and supplies, net	191	248
Prepayments and other	392	310
Total Current Assets	2,586	2,278
Property and Equipment, net	6,488	6,968
Routes and Airport Operating Routes	874	902
Other Assets, net	701	493
Total Assets	\$ 10,649	\$ 10,641
<b>LIABILITIES AND STOCKHOLDERS' EQUITY</b>		
Current Liabilities:		
Current maturities of long-term debt and capital leases	\$ 422	\$ 493
Accounts payable	840	930
Air traffic liability	957	882
Accrued other liabilities	647	621
Total Current Liabilities	2,866	2,926
Long-Term Debt and Capital Leases	5,558	5,471
Accrued Pension Liability, Deferred Income Taxes and Other	1,433	1,465
Commitments and Contingencies		
Minority Interest and Redeemable Preferred Stock of Subsidiary	—	12
Stockholders' Equity:		
Class B common stock	1	1
Additional paid-in capital	1,401	1,391
Retained earnings	948	910
Accumulated other comprehensive loss	(417)	(395)
Treasury stock	(1,141)	(1,140)
Total Stockholders' Equity	792	767
Total Liabilities and Stockholders' Equity	\$ 10,649	\$ 10,641



## CONDENSED CONSOLIDATED STATEMENTS OF CASH FLOWS

(In millions)	Year Ended December 31,		
	2003	2002	2001
<b>Cash Flows from Operating Activities:</b>			
Net income (loss)	\$ 38	\$ (451)	\$ (95)
Adjustments to reconcile net income (loss) to net cash provided by operating activities:			
Deferred income taxes	101	(179)	(40)
Depreciation and amortization	444	444	467
Fleet disposition/impairment losses	100	242	61
Gains on sales of investments	(305)	—	—
Other, net	(59)	4	51
Changes in operating assets and liabilities, net	23	(106)	123
Net cash provided by (used in) operating activities	342	(46)	567
<b>Cash Flows from Investing Activities:</b>			
Capital expenditures	(205)	(539)	(568)
Purchase deposits refunded (paid) in connection with aircraft delivered	52	146	(95)
Purchase of short-term investments	(134)	(56)	(96)
Proceeds from sales of ExpressJet Holdings, net	134	447	—
Proceeds from sales of Internet-related investments	76	—	—
Proceeds from disposition of property and equipment	16	9	11
Other	53	(43)	(26)
Net cash used in investing activities	(8)	(36)	(774)
<b>Cash Flows from Financing Activities:</b>			
Proceeds from issuance of long-term debt, net	559	596	436
Payments on long-term debt and capital lease obligations	(549)	(383)	(367)
Purchase of common stock	—	—	(451)
Proceeds from issuance of common stock	5	23	241
Increase in restricted cash to collateralize letters of credit	(108)	(32)	(22)
Other	—	—	(11)
Net cash (used in) provided by financing activities	(93)	204	(174)
Impact on cash of ExpressJet deconsolidation	(225)	—	—
Net Increase (Decrease) in Cash and Cash Equivalents	16	122	(381)
Cash and Cash Equivalents – Beginning of Period	983	861	1,242
Cash and Cash Equivalents – End of Period	\$ 999	\$ 983	\$ 861
<b>Supplemental Cash Flows Information:</b>			
Interest paid	\$ 374	\$ 345	\$ 314
Income taxes paid (refunded)	\$ 13	\$ (31)	\$ (4)
<b>Investing and Financing Activities Not Affecting Cash:</b>			
Property and equipment acquired through the issuance of debt	\$ 120	\$ 908	\$ 707
Capital lease obligations incurred	\$ 22	\$ 36	\$ 95
Contribution of ExpressJet stock to pension plan	\$ 100	\$ —	\$ —

## NOTES TO CONDENSED CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

### NOTE 1 Significant Accounting Policies

The Company follows accounting principles generally accepted in the United States. Certain of the principles involve selections among alternatives and choices of methods, which are described in the notes to the Company's audited consolidated financial statements included in the Proxy Statement for the 2004 Annual Meeting of Stockholders' (Proxy Statement).

The accompanying condensed consolidated financial information and the notes below are a summary of those contained in the Company's audited consolidated financial statements included in the Proxy Statement.

### NOTE 2 Investment in ExpressJet and Regional Capacity Purchase Agreement

*Investment in ExpressJet.* In April 2002, ExpressJet Holdings, Inc. ("Holdings"), our then wholly owned subsidiary and the sole stockholder of ExpressJet, which operates as "Continental Express", sold 10 million shares of its common stock in an initial public offering. In addition, we sold 20 million of our shares of Holdings common stock in the offering for net proceeds of \$300 million. In connection with the offering, our ownership of Holdings fell to 53.1%. During the third quarter of 2003, we sold approximately 9.8 million shares of our Holdings common stock to Holdings, reducing our ownership of Holdings from 53.1% to 44.6%. We contributed the proceeds to our primary defined benefit pension plan. We also contributed approximately 7.4 million shares of Holdings common stock to that plan, further reducing our ownership of Holdings to 30.9%. We recognized gains totaling \$173 million as a result of these transactions. The independent trustee for our defined benefit pension plan has subsequently sold a portion of the shares of Holdings that we contributed to the plan. As a result of these sales by the defined benefit pension plan, on November 12, 2003, the combined amount of Holdings common stock owned by us and our primary defined benefit pension plan fell below 41%, the point at which we no longer consolidated Holdings. Accordingly, we deconsolidated Holdings as of that date.

Effective November 12, 2003, we account for our interest in Holdings using the equity method of accounting set forth in APB Opinion No. 18, "The Equity Method of Accounting for Investments in Common Stock", rather than consolidating Holdings. Under our capacity purchase agreement with Holdings and ExpressJet, we purchase all of ExpressJet's capacity and are responsible for selling all of the seat inventory. As a result, after deconsolidation, we continue to record the related passenger revenue and related expenses, with payments under the capacity purchase agreement reflected as a separate operating expense. The primary effects of deconsolidation of Holdings from our financial statements are a decrease in current assets, primarily due to the elimination of Holdings' cash, an increase in assets resulting from the inclusion of our note receivable from Holdings (previously eliminated in consolidation), a decrease in long-term debt and a decrease in operating income as a result of the exclusion of Holdings' operating income from our statement of operations. This decrease in operating income is offset by increases in nonoperating income from our equity in Holdings' earnings, provided our ownership interest remains constant. Additionally, after deconsolidation, we no longer record minority interest on either our balance sheet or statement of operations.

We continue to own 16.7 million shares of Holdings common stock with a market value of \$251 million as of December 31, 2003. We do not currently intend to remain a stockholder of Holdings over the long term. Subject to market conditions, we intend to sell or otherwise dispose of some or all of our shares of Holdings common stock in the future.

*Capacity Purchase Agreement with ExpressJet.* Under our capacity purchase agreement, ExpressJet currently flies all of its aircraft (which consist entirely of regional jet aircraft) on our behalf, and we handle scheduling, ticket prices and seat inventories for these flights. In exchange for ExpressJet's operation of the flights and performance of other obligations under the agreement, we pay them for each scheduled block hour based on an agreed formula. Under the agreement, we recognize all passenger, cargo and other revenue associated with each flight, and are responsible for all revenue-related expenses, including commissions, reservations, catering and passenger ticket processing expenses. Following the deconsolidation of Holdings on November 12, 2003, the payments made to ExpressJet under the agreement are reported as regional capacity purchases,

net in our consolidated statement of operations. Prior to deconsolidation, the payments were eliminated in our consolidated financial statements and the minority interest in Holdings' earnings was reported as a deduction on our consolidated statement of operations, based on Holdings' stand-alone earnings under the capacity purchase agreement.

Under the agreement, we pay ExpressJet a base fee for each scheduled block hour based on a formula that will remain in place through December 31, 2004. The formula is designed to provide ExpressJet with an operating margin of approximately 10% before taking into account variations in some costs and expenses that are generally controllable by them, the most significant of which is wages, salaries and benefits. Our payments to ExpressJet under the capacity purchase agreement totaled \$1.3 billion, \$1.1 billion and \$980 million in 2003, 2002 and 2001, respectively.

The agreement currently expires on December 31, 2010 but allows us to terminate the agreement at any time after December 31, 2006 upon 12 months' notice, or at any time without notice for cause (as defined in the agreement). We have the option to extend the term of the agreement with 24 months' notice for up to four additional five-year terms through December 31, 2030.

### NOTE 3 Long-term Debt

Long-term debt as of December 31 is summarized as follows (in millions):

	2003	2002
<b>SECURED</b>		
Notes payable, interest rates of 5.0% to 8.5%, payable through 2019	\$ 3,268	\$ 3,446
Floating rate notes, payable through 2015	1,434	1,203
Revolving credit facility	—	190
Other	17	48
<b>UNSECURED</b>		
Senior notes payable, interest rate of 8.0%, payable in 2005	195	195
Convertible notes, interest rate of 4.5%, payable in 2007	200	200
Convertible notes, interest rate of 5.0%, payable in 2023	175	—
Convertible junior subordinated debentures, interest rate of 6.0%, payable in 2030	248	250
Other	120	124
	<b>5,657</b>	<b>5,656</b>
Less: current maturities	397	468
<b>Total</b>	<b>\$ 5,260</b>	<b>\$ 5,188</b>

Maturities of long-term debt due over the next five years are as follows (in millions):

Year ending December 31,	
2004	\$ 397
2005	646
2006	494
2007	845
2008	569

In June 2003, we issued \$175 million of 5% Convertible Notes due 2023. The notes are convertible into our Class B common stock at an initial conversion price of \$20 per share, subject to certain conditions on conversion. The notes are redeemable for cash at our option on or after June 18, 2010 at par plus accrued and unpaid interest, if any.

In the first quarter of 2002, we issued \$200 million of 4.5% convertible notes due February 1, 2007. The notes are convertible into our common stock at an initial conversion price of \$40 per share. The notes are redeemable at our option on or after February 5, 2005, at specified redemption prices.

In November 2000, Continental Airlines Finance Trust II, a Delaware statutory business trust (the “Trust”) of which we own all the common trust securities, completed a private placement of five million 6% Convertible Preferred Securities, Term Income Deferrable Equity Securities or “TIDES”. The TIDES have a liquidation value of \$50 per preferred security and are convertible at any time at the option of the holder into shares of Class B common stock at a conversion rate of \$60 per share of Class B common stock (equivalent to approximately 0.8333 share of Class B common stock for each preferred security). Distributions on the preferred securities are payable by the Trust at an annual rate of 6% of the liquidation value of \$50 per preferred security. The sole assets of the trust are 6% Convertible Junior Subordinated Debentures (“Convertible Subordinated Debentures”) with an aggregate principal amount of \$248 million as of December 31, 2003 issued by us and which mature on November 15, 2030. The Convertible Subordinated Debentures are redeemable by us, in whole or in part, on or after November 20, 2003 at designated redemption prices. If we redeem the Convertible Subordinated Debentures, the Trust must redeem the TIDES on a pro rata basis having an aggregate liquidation value equal to the aggregate principal amount of the Convertible Subordinated Debentures redeemed. Otherwise, the TIDES will be redeemed upon maturity of the Convertible Subordinated Debentures, unless previously converted.

#### NOTE 4 Leases

We lease certain aircraft and other assets under long-term lease arrangements. Other leased assets include real property, airport and terminal facilities, sales offices, maintenance facilities, training centers and general offices. Most aircraft leases include both renewal options and purchase options. The purchase options are generally effective at the end of the lease term at the then-current fair market value. Our leases do not include residual value guarantees. At December 31, 2003, the scheduled future minimum lease payments under capital leases and the scheduled future minimum lease rental payments required under operating leases, that have initial or remaining noncancelable lease terms in excess of one year, are as follows (in millions):

Year ending December 31,	Capital Leases	Operating Leases	
		Aircraft	Non-aircraft
2004	\$ 44	\$ 897	\$ 360
2005	46	975	362
2006	39	864	365
2007	40	833	367
2008	45	811	354
Later years	473	6,988	5,675
Total minimum lease payments	687	\$ 11,368	\$ 7,483
Less: amount representing interest	364		
Present value of capital leases	323		
Less: current maturities of capital leases	25		
Long-term capital leases	\$ 298		

#### NOTE 5 Stock Plans and Awards

The table below summarizes stock option transactions pursuant to our stock incentive plans (share data in thousands):

	2003		2002		2001	
	Options	Weighted-Average Exercise Price	Options	Weighted-Average Exercise Price	Options	Weighted-Average Exercise Price
Outstanding at Beginning of Year	6,871	\$ 18.28	980	\$ 36.34	7,468	\$ 37.30
Granted	296	\$ 15.00	6,079	\$ 15.82	1,651	\$ 49.47
Exercised	(306)	\$ 15.62	(65)	\$ 28.04	(1,612)	\$ 31.48
Cancelled	(392)	\$ 24.82	(123)	\$ 35.45	(6,527)	\$ 41.96
Outstanding at End of Year	6,469	\$ 17.86	6,871	\$ 18.28	980	\$ 36.34
Options Exercisable at End of Year	5,018	\$ 18.27	3,856	\$ 19.61	711	\$ 35.66

## NOTE 6 Employee Benefit Plans

The following table sets forth the defined benefit pension plan's change in projected benefit obligation (in millions) at December 31,

	2003	2002
Accumulated benefit obligation	\$ 1,957	\$ 1,587
Projected benefit obligation at beginning of year	\$ 2,059	\$ 1,543
Service cost	156	114
Interest cost	134	114
Plan amendments	5	14
Actuarial losses	193	399
Benefits paid	(188)	(125)
Projected benefit obligation at end of year	\$ 2,359	\$ 2,059

The following table sets forth the defined benefit pension plan's change in the fair value of plan assets (in millions) at December 31,

	2003	2002
Fair value of plan assets at beginning of year	\$ 866	\$ 956
Actual gain (loss) on plan assets	218	(115)
Employer contributions	384	150
Benefits paid	(188)	(125)
Fair value of plan assets at end of year	\$ 1,280	\$ 866

Net periodic defined benefit pension expense for the year ended December 31 included the following components (in millions):

	2003	2002	2001
Service cost	\$ 156	\$ 114	\$ 94
Interest cost	134	114	117
Expected return on plan assets	(72)	(95)	(118)
Amortization of prior service cost	20	19	22
Amortization of unrecognized net actuarial loss	90	33	12
Net periodic benefit expense	\$ 328	\$ 185	\$ 127

Our 2004 minimum funding requirements are not expected to be significant. However, we currently intend to maintain the plan's funding at 90% of its current liability, which would result in our making contributions of approximately \$300 million to our pension plan in 2004. Our policy is to fund the noncontributory defined benefit pension plans in accordance with Internal Revenue Service ("IRS") requirements.

Our defined contribution 401(k) employee savings plan covers substantially all domestic employees. Company matching contributions are made in cash. For the years ended December 31, 2003, 2002 and 2001, total expense for the defined contribution plan was \$35 million, \$36 million and \$34 million, respectively.

## NOTE 7 Special Items

*Fleet Impairment Losses and Other Special Charges.* We recognized fleet impairment losses in 2003, 2002 and 2001, each of which was partially the result of the September 11, 2001 terrorist attacks and the related aftermath.

In 2003, we recorded fleet impairment losses and other special charges of \$100 million. This charge includes a \$44 million additional impairment of our fleet of owned MD-80s, \$21 million associated with future obligations for rent and return conditions for five previously grounded leased MD-80 aircraft, \$21 million write-down to market value of spare parts inventory for permanently grounded fleets and \$14 million related to the deferral of aircraft deliveries.

During 2002, we recorded special charges totaling \$242 million primarily related to the impairment of owned MD-80 and ATR-42 aircraft and the accrual of future obligations for DC 10-30, MD-80, ATR-42 and EMB-120 leased aircraft which have been permanently grounded or were to be permanently grounded within 12 months following the charge.

In 2001, we recorded \$124 million of special charges, including approximately \$61 million fleet impairment loss related to DC 10-30, ATR-42, EMB-120 and Boeing 747 and 727 aircraft and spare engines and \$29 million related to costs associated with company-offered leaves of absence and severance for furloughed employees as a result of reduced operations following the September 11, 2001 terrorist attacks.

*Security Fee Reimbursement.* In May 2003, we received and recognized in earnings \$176 million in cash from the United States government pursuant to the Emergency Wartime Supplemental Appropriations Act enacted in April 2003. This amount is reimbursement for our proportional share of passenger security and air carrier security fees paid or collected by U.S. air carriers as of the date of enactment of the legislation, together with other items.

*Stabilization Act Grant.* On September 21, 2001, Congress passed, and the President subsequently signed into law, the Air Transportation Safety and System Stabilization Act (the “Stabilization Act”), which provides, among other matters, for \$5 billion in payments to compensate U.S. air carriers for losses incurred by the air carriers as a result of the September 11, 2001 terrorist attacks. The grant was for the direct losses incurred beginning on September 11, 2001, resulting from the FAA grounding and for incremental losses incurred through December 31, 2001 as a direct result of the attacks. We recognized a \$417 million grant under the Stabilization Act for the year ended December 31, 2001. In 2002, we recorded a charge of \$12 million to write down our receivable from the U.S. government based on our final application. Our total cash receipts under the grant were \$405 million.

*Other Nonoperating Gains.* In November 2003, we sold all of our investment in Hotwire, Inc. for \$42 million in cash, resulting in a gain of \$40 million. On December 19, 2003, we sold approximately 28% of our investment in Orbitz in connection with their initial public offering (“IPO”), reducing our interest in Orbitz from approximately 13% to 9%. The total amount that we originally invested in Orbitz was approximately \$29 million and, based on the IPO valuation, that investment had appreciated in value by approximately \$100 million since March 2000. We sold 1.3 million of our 4.9 million shares of Orbitz common stock and all of our shares of Orbitz preferred stock for proceeds of \$34 million, net of underwriting discount. Our gain on the sale was \$32 million.

Prior to the IPO, we accounted for our investment in Orbitz using the equity method of accounting based on our voting rights and board representation. As part of the IPO, we gave up one of our two seats on Orbitz’s board of directors and changed certain provisions of the corporate governance of Orbitz. As a result, we now account for our investment in Orbitz in accordance with SFAS No. 115, “Accounting for Certain Investments in Debt and Equity Securities”. We have designated the remaining investment as a “trading security”, based on our intention to dispose of the securities of Orbitz that we own. Therefore, our remaining investment is carried at its fair value, with changes to fair value reported in our statement of operations. The fair value adjustment on the Orbitz shares held at December 31, 2003 of \$76 million is included in other nonoperating income in the consolidated statement of operations, as are the gains on the disposition of Hotwire and Orbitz.

*Other Revenue.* We sell mileage credits in our frequent flyer program to participating partners, such as credit card companies, phone companies, other airlines, alliance members, hotels and car rental agencies. Revenue from the sale of mileage credits is deferred and recognized as passenger revenue when transportation is likely to be provided, based on estimates of the fair value of tickets to be redeemed. Amounts received in excess of the tickets’ fair value are recognized in income currently and classified as a reimbursement of advertising expenses. In the fourth quarter of 2003, we adjusted our estimates of the mileage credits we expect to be redeemed for travel, resulting in a one-time increase in other revenue of \$24 million.

## NOTE 8 Commitments and Contingencies

*Purchase Commitments.* We have substantial commitments for capital expenditures, including for the acquisition of new aircraft. As of December 31, 2003, we had firm commitments for 63 aircraft from Boeing, with an estimated cost of approximately \$2.4 billion and options to purchase an additional 84 Boeing aircraft. During the second quarter of 2003, we agreed with Boeing to defer firm deliveries of 36 Boeing 737 aircraft that were originally scheduled for delivery in 2005, 2006 and 2007. These aircraft will now be delivered in 2008 and beyond. We expect to take delivery of a total of 16 Boeing aircraft in 2004 (including five 757-300s), seven Boeing aircraft in 2005 and none in 2006 and 2007, with delivery of the remaining 40 aircraft occurring in 2008 and 2009.

We currently have agreements for the financing of six of the eleven 737-800 aircraft scheduled for delivery in 2004 and all five of the 757-300 aircraft scheduled for delivery in 2004, subject to customary conditions. We do not have backstop financing or any other financing currently in place for the remainder of the aircraft. Further financing will be needed to satisfy our capital commitments for our firm aircraft. We can provide no assurance that sufficient financing will be available for the aircraft on order or other related capital expenditures.

As of December 31, 2003, ExpressJet had firm commitments for 50 regional jets from Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. ("Embraer"), with an estimated cost of approximately \$1.0 billion. ExpressJet currently anticipates taking delivery of 21 regional jets in 2004. ExpressJet does not have an obligation to take any of these firm Embraer aircraft that are not financed by a third party and leased to either ExpressJet or us. Under the capacity purchase agreement between us and ExpressJet, we have agreed to lease as lessee and sublease to ExpressJet the regional jets that are subject to ExpressJet's firm purchase commitments. In addition, under the capacity purchase agreement with ExpressJet, we generally are obligated to purchase all of the capacity provided by these new aircraft as they deliver to ExpressJet. We cannot predict whether passenger traffic levels will enable us to utilize fully regional jets scheduled for future delivery to ExpressJet.

*Financings and Guarantees.* We are the guarantor of approximately \$1.6 billion aggregate principal amount of tax-exempt special facilities revenue bonds and interest thereon. We expect the guaranty of an additional \$271 million related to City of Houston bonds to become effective during the first quarter of 2004. These bonds, issued by various airport municipalities, are payable solely from our rentals paid under long-term agreements with the respective governing bodies. These leasing arrangements are accounted for as operating leases in the consolidated financial statements.

*Employees.* As of December 31, 2003, we had approximately 37,680 full-time equivalent employees, approximately 42% of whom are represented by unions. Of those employees covered by collective bargaining agreements, approximately 94% presently have contracts under negotiation or becoming amendable in 2004. Our mechanics, represented by the Teamsters, ratified a new four-year collective bargaining agreement in December 2002 that made an adjustment to current pay and recognized current industry conditions. The agreement became amendable with respect to wages, pension and health insurance provisions on December 31, 2003. Negotiations commenced with the Teamsters regarding these subjects in December 2003 and are continuing. Work rules and other contractual items are established through 2006. The collective bargaining agreement between us and our dispatchers (who are represented by the TWU) became amendable in October 2003. Negotiations commenced with the TWU in September 2003 and are continuing. The collective bargaining agreement between us and our pilots (who are represented by the Air Line Pilots Association) became amendable in October 2002. After being deferred due to the economic uncertainty following the September 11, 2001 terrorist attacks, negotiations recommenced in September 2002 and are continuing. The collective bargaining agreement between us and our flight attendants (who are represented by the IAM) becomes amendable in October 2004. We continue to believe that mutually acceptable agreements can be reached with such employees, although the ultimate outcome of the negotiations is unknown at this time. Any labor disruptions which result in a prolonged significant reduction in flights could have a material adverse impact on our results of operations and financial condition.

*Legal Proceedings.* We and/or certain of our subsidiaries are defendants in various other lawsuits, including suits relating to certain environmental claims, and proceedings arising in the normal course of business. While the outcome of these lawsuits and proceedings cannot be predicted with certainty and could have a material adverse effect on our financial position,

results of operations and cash flows, it is our opinion, after consulting with outside counsel, that the ultimate disposition of such suits will not have a material adverse effect on our financial position, results of operations or cash flows.

*Income Taxes.* At December 31, 2003, we had estimated tax NOLs of \$3.0 billion for federal income tax purposes that will expire through 2023. Due to our ownership change on April 27, 1993, the ultimate utilization of our NOLs may be limited. Reflecting this limitation, we had a valuation allowance of \$219 million at December 31, 2003 and 2002.

The IRS is in the process of examining our income tax returns for years through 1999 and has indicated that it may disallow certain deductions we claimed. In addition, the IRS has begun an examination of our income tax returns for the years 2000 and 2001. We believe the ultimate resolution of these audits will not have a material adverse effect on our financial condition, liquidity or results of operations.

### Non-GAAP Financial Measures Reconciliation

For the non-GAAP financial measures included in this Annual Report, we have included the following reconciliation to GAAP information.

	2003	2002	2001	2000	1999
Operating Cost per Available Seat Mile (cents)	<b>9.36</b>	9.53	9.22	9.68	9.07
Adjustments (cents per available seat mile):					
Less: Fleet impairment losses and other special charges	<b>(0.13)</b>	(0.31)	(0.14)	—	(0.09)
Add: Security fee reimbursement	<b>0.22</b>	—	—	—	—
Add: Stabilization Act grant	—	—	0.50	—	—
Operating Cost per Available Seat Mile, excluding special items (cents) <sup>(a)</sup>	<b>9.45</b>	9.22	9.58	9.68	8.98

	2003	2002	Increase (Decrease)
Operating Cost per Available Seat Mile (cents)	<b>9.36</b>	9.53	(1.8)%
Adjustments (cents per available seat mile):			
Add (Less): Security fee reimbursement, fleet impairment losses and other special charges per available seat mile	<b>0.09</b>	(0.31)	
Less: Current year fuel cost per available seat mile <sup>(b)</sup>	<b>(1.40)</b>	—	
Add: Current year fuel cost at prior year fuel price per available seat mile <sup>(b)</sup>	<b>1.12</b>	—	
Operating Cost per Available Seat Mile, holding fuel rate constant and excluding special items (cents) <sup>(a)</sup>	<b>9.17</b>	9.22	(0.5)%

(In millions)	2003
Net Income	<b>\$ 38</b>
Adjustments (net of income taxes):	
Less: Security fee reimbursement	<b>(111)</b>
Less: Gain on the dispositions of ExpressJet stock	<b>(100)</b>
Less: Gain on investment in Orbitz and Hotwire (after related compensation expense and including an adjustment to fair value of remaining investment in Orbitz)	<b>(83)</b>
Less: Revenue adjustment for change in expected redemption of frequent flyer mileage credits sold	<b>(15)</b>
Add: Fleet impairment losses and other special charges	<b>62</b>
Net Loss, excluding special items <sup>(a)</sup>	<b>\$ (209)</b>

<sup>(a)</sup> The financial measures provide management and investors the ability to measure and monitor Continental's performance on a more consistent basis.

<sup>(b)</sup> Both the cost and availability of fuel are subject to many economic and political factors and are therefore beyond our control.



## REPORT OF MANAGEMENT

Continental Airlines, Inc. is responsible for the preparation and integrity of the financial information presented in this Annual Report. The accompanying condensed consolidated financial statements have been derived from the full consolidated financial statements included in our proxy statement for our 2004 annual stockholders meeting. The full consolidated financial statements have been prepared in accordance with accounting principles generally accepted in the United States and reflect certain judgments and estimates of management.

The Company maintains a system of internal controls to provide reasonable assurance that its financial records can be relied upon in the preparation of financial statements and that its assets are safeguarded against loss or unauthorized use. The Company's internal audit program monitors the effectiveness of the internal controls and recommends possible improvements to management and the Board of Directors. Ernst & Young LLP, independent auditors, are engaged to audit the Company's financial statements. Ernst & Young obtains an understanding of the internal control structure and conducts the tests and other auditing procedures they consider necessary to render an opinion on the financial statements being audited. The Audit Committee of the Board of Directors, composed entirely of directors not employed by the Company and who meet the independence criteria required by the New York Stock Exchange, provides oversight of the financial reporting process through regular meetings with management, the Company's internal auditors and Ernst & Young.

There are inherent limitations in the effectiveness of any internal control system, including the possibility of human error and the circumvention or overriding of controls. Accordingly, even an effective internal control system can provide only reasonable assurance with respect to financial statement preparation. Furthermore, the effectiveness of an internal control system can change with circumstances.



**Gordon Bethune**

*Chairman of the Board and Chief Executive Officer*

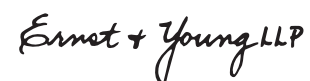


**Jeff Misner**

*Senior Vice President and Chief Financial Officer*

## REPORT OF INDEPENDENT AUDITORS

We have audited, in accordance with auditing standards generally accepted in the United States, the consolidated balance sheets of Continental Airlines, Inc. as of December 31, 2003 and 2002, and the related consolidated statements of operations, common stockholders' equity and cash flows for each of the three years in the period ended December 31, 2003 (not presented separately herein) and in our report dated January 20, 2004, we expressed an unqualified opinion on those consolidated financial statements. In our opinion, the information set forth in the accompanying condensed consolidated financial statements is fairly stated in all material respects in relation to the consolidated financial statements from which it has been derived.



Houston, Texas  
January 20, 2004

## STOCKHOLDER INFORMATION

### HEADQUARTERS

Continental Airlines, Inc.  
1600 Smith Street  
Houston, TX 77002  
(713) 324-5000

### INVESTOR INFORMATION

To obtain a Form 10-K or other financial information, visit the company's Web site at: [continental.com/company](http://continental.com/company) or write:

Investor Relations  
Continental Airlines, Inc.  
P.O. Box 4607  
Houston, TX 77210-4607

### TRANSFER AGENT AND REGISTRAR

Mellon Investor Services LLC  
85 Challenger Road  
Ridgefield Park, NJ 07660  
Attn: Shareholder Services  
[melloninvestor.com](http://melloninvestor.com)  
(888) 711-6201

### INDEPENDENT AUDITORS

Ernst & Young LLP  
5 Houston Center  
1401 McKinney  
Houston, TX 77010

### COMMON STOCK

Our common stock trades on the New York Stock Exchange under the symbol CAL. The table (below) shows the high and low sales prices for our common stock as reported in the consolidated transaction reporting system during 2003 and 2002.

2003	High	Low
4th Quarter	\$ 21.70	\$ 14.49
3rd Quarter	\$ 18.87	\$ 12.05
2nd Quarter	\$ 15.90	\$ 5.30
1st Quarter	\$ 9.39	\$ 4.16

2002	High	Low
4th Quarter	\$ 9.85	\$ 3.59
3rd Quarter	\$ 16.00	\$ 4.80
2nd Quarter	\$ 30.50	\$ 14.46
1st Quarter	\$ 35.25	\$ 25.74

As of January 20, 2004, there were approximately 21,706 holders of record of our common stock. We have paid no cash dividends on our common stock and have no current intention of doing so. One of our credit agreements, which is scheduled to be paid off in July 2004, restricts our ability to pay cash dividends or repurchase capital stock by imposing minimum unrestricted cash requirements on us and limiting the amount of any dividends and repurchases when aggregated with other payments or distributions.

Our certificate of incorporation provides that no shares of capital stock may be voted by or at the direction of persons who are not United States citizens unless the shares are registered on a separate stock record. Our bylaws further provide that no shares will be registered on the separate stock record if the amount so registered would exceed United States foreign ownership restrictions. United States law currently limits the voting power in us (and other U.S. airlines) of persons who are not citizens of the United States to 25%.

BACK COVER: FIRST ROW L>R: Tracey Begora – *Flight Attendant*, David Morse – *737 First Officer*, Laura Widing – *Senior Buyer*, Rosman David Segovia – *Customer Service Agent* SECOND ROW L>R: Dave Bhagudas – *Engine Technician*, Mark Bueford – *Lead Customer Service Agent*, Olga Rubio – *Administrative Coordinator*, Pete Garcia – *Staff Vice President, Latin America*, Terry Sims – *Flight Attendant* THIRD ROW L>R: Dean Hattenberger – *Director, System Operations*, Kelly Strickland – *Flight Attendant*, Linda Brown – *Customer Service Agent*, Cassandra Webb – *Airport Service Agent* FOURTH ROW L>R: Todd Sisson – *Customer Service Agent*, Joann Hernandez – *Lead Presidents Club Representative*, Mandeep Grewal – *Managing Director, Domestic Revenue*, Rhonda McNutt – *Reservations Sales Agent*



**Continental**  
**Airlines** 

VÝROČNÍ ZPRÁVA 2003

# Continental Airlines

Desetiletí vývoje



Spolupráce se vyplatí

## VÝSLEDKY ROKU 2003

### LÉTÁNÍM K VÍTĚZSTVÍ

- Udržení domácího RASM (příjem z nabídnuté sedadlové míle) nad průměrem průmyslového odvětví
- Vzrůst počtu prodaných elektronických letenek v roce 2003 na 84% z 67% v roce 2002
- Dokončení instalace stánků na výdej elektronických letenek na všech letištích kontinentálních Spojených států, čítajících dohromady 779 jednotek
- Úspěšný růst continental.com, s prodejem nad 1 miliardu USD, což je o 81% více než v roce 2002
- Zavedení produktu EliteAccess
- Ohlášení rozšíření aliance s aerolinkami Delta, KLM, Aeroméxico, Virgin Atlantic, Emirates, Maersk, TAP Air Portugal, SNCF French, Rail and SkyWest

### KAPITÁL BUDOUCNOSTI

- Zakončení roku s 1,6 miliardou USD v hotovosti a krátkodobých investicích
- Určení úspor dalších 500 milionů USD v roce 2004 na provozních nákladech, k již ušetřeným 400 milionům USD v roce 2003
- Dosažení nejvyššího výdělku mezi profesionální skupinou řetězcových dopravců
- Dokončení terminálu E na mezinárodním letišti George Bushe v Houstonu
- Podílení se 372 miliony USD na stanoveném penzijním plánu
- Financování 15 nových letadel Boeing za výhodné ceny

### SPOLEHLIVOST SKUTEČNOSTÍ

- V roce 2003 dosažen 82% průměr provozu bez zpoždění
- Dosažen 75,5% rekord míry vytižení, který předčil předchozí rekord o 1,0 procentního bodu
- Zaveden online check-in na continental.com
- Dosažen 99,2% faktor dokončenosti, nejvyšší mezi ostatními americkými aerolinkami
- Dosažen rekord 104 dnů bez zrušení letu
- Splnění všech zvýšených bezpečnostních opatření

### SPOLUPRÁCE

- Vyhodnocení časopisem *Fortune* mezi 100 nejlepších zaměstnavatelů šestý rok po sobě.
- Časopisem *Fortune* jmenování třetím rokem po sobě mezi nejvíce obdivované globální společnosti
- Časopisem *Hispanic* jmenování již šestým rokem po sobě mezi 100 firem poskytujících nejvíce příležitostí pro hispánské obyvatelstvo
- Vyznamenání „cennou spolehlivostí“ institutem „Great place to work“
- Zaměstnancům s perfektní docházkou v roce 2003 předáno celkem devět vozů Ford Explorer, což znamená 120 udělených aut za posledních sedm let
- Vyplaceno více než 13 miliónů USD v bonusech za včasnost

TITULNÍ STRANA: PRVNÍ ŘADA (z levé strany doprava): Dan Campbell – 737 druhý pilot, Jeanette Prairie – stewardka, Shakira Newby – zákaznický servis, Lena Perez-Hernandez – stewardka DRUHÁ ŘADA: Veronice Heedles – letištní servis, Dan Storseth – 757 druhý pilot, Julie Lee – stewardka, Phillip Davis – technik týmu RASM TŘETÍ ŘADA (z levá doprava): Victor Díaz – vedoucí teplého zásobování, Chelsea, Mark Silbermann – stewardka, Tamara Stresau – letištní servis, Jason Woo – vedoucí zákaznického servisu ČTVRTÁ ŘADA: Eve Emile – zástupce zákaznického servisu, Christine Zander – 777 druhý pilot, Ton Lalk – 777 kapitán, Leslie Taylor – ředitel, státní a civilní záležitosti, Darnell Beecher – steward, Maria Rodriguez – stewardka

## ZKRÁCENÝ PŘEHLED FINANČNÍCH ZPRÁV

(v milionech, kromě údajů o akciích)	2003	2002	2001	2000	1999
Celkový provozní výnos	\$ 8 870	\$ 8 402	\$ 8 969	\$ 9 899	\$ 8 639
Celkové provozní náklady	8 667	8 714	8 825	9 170	8 024
Provozní příjem (ztráty)	203	(312)	144	729	615
Čistý příjem (ztráty)	38	(451)	(95)	342	455
Základní výnos z akcie (ztráty)	0,58	(7,02)	(1,72)	5,62	6,54
Rozředený výnos na akcii (ztráty)	0,58	(7,02)	(1,72)	5,45	6,20
Hotovost a krátkodobé investice	1 600	1 342	1 132	1 395	1,590
Celková aktiva	10 649	10 641	9 798	9 208	8 223
Dlouhodobé dluhy a nájemní závazky Capitalu	5 558	5 471	4 448	3 624	3 055

## PROVOZNÍ STATISTIKY

(provoz na hlavních linkách bez regionálních linek provozovaných pobočkou ExpressJet)	2003	2002	2001	2000	1999
Platící cestující (v tisících)	39,861	41,016	44,238	46,896	45,540
Placené osobomíle (v milionech)(a)	59,165	59,349	61,140	64,161	60,022
Nabídnuté sedadlové míle(b)	78,385	80,122	84,485	86,100	81,946
Míra vyřízení v osobní dopravě(c)	75.5%	74.1%	72.4%	74.5%	73.2%
Výnos na cestujícího na nabídnuté sedadlové míle	8.73¢	8.61¢	8.98¢	9.84¢	9.12¢
Provozní náklady na nabídnutou sedadlovou míli	9.36¢	9.53¢	9.22¢	9.68¢	9.07¢
Provozní náklady na nabídnutou sedadlovou míli, bez speciálních položek(d)	9.45¢	9.22¢	9.58¢	9.68¢	8.98¢
Průměrný výtěžek za placenou osobomíli(e)	11.57¢	11.63¢	12.42¢	13.20¢	12.45¢
Průměrná cena za galon <sup>1</sup> paliva	87.18¢	69.97¢	78.24¢	84.21¢	46.56¢
Spotřeba galonů paliva (v milionech)	1,257	1,296	1,426	1,533	1,536
Počet letounů ve flotile na konci období(f)	355	366	352	371	363

(a) Počet naplánovaných mil odletěných platícím cestujícím.

(b) Počet sedadel nabídnutých cestujícím násobeno číslem naplánovaných mil, které tato sedadla uletěla.

(c) Placené osobomíle dělené nabídnutými sedadlovými mílemi.

(d) Bez speciálních položek, které ovlivňují provozní náklady. Speciální položky v roce 2003 se skládaly ze 100 milionů USD na poškozenou flotilu MD-80 a z části ze 176 milionů USD na úhradu bezpečnostních poplatků. V roce 2002 speciální položky zahrnovaly 242 milionů USD na poškozené flotily DC 10-30, MD-80 a turbovrtulové flotily a 12 milionů USD poplatků na smazání pohledávky od americké vlády vztahující se ke grantu na dokončení nařízení o letecké dopravě a systémové stabilizaci. V roce 2001 se speciální položky skládaly z 124 milionů USD na ztráty spojené s poškozením, náklady spojené s odchody na nucenou dovolenou a propuštěním dohodou a další položky. Navíc, speciální položky obsahovaly 417 milionů USD dotace na nařízení o letecké dopravě a systémové stabilizaci. Speciální položky v roce 1999 obsahovaly ztrátu 81 milionů USD danou stavem flotily.

(e) Průměrný příjem na každou míli kterou uletí platící cestující.

(f) Kromě letadel, která byla odstraněna z provozu.

<sup>1</sup> 1 galon je 3,78 litrů (USA), 4,54 litrů (GB) – poznámka překladatele

# Našim

## kolegům, zákazníkům & akcionářům:

Analytikové aerolinek a novinářští komentátoři označili řetězcové dopravce jako Continental za „nositele dědictví“, jako kdyby dědictví byly stejně tak zastaralé jako drahé. Continental je na svůj odkaz hrdý: výborné vztahy se zaměstnanci, světový produkt a spolehlivost, stálá spokojenost zákazníka a silný jednotkový příjem. Na takovém dědictví není nic zastaralého a bylo by od nás velmi nerozumné je zrušit i přes tuto složitou dobu. Nebudeme znevažovat principy a postupy, které udělaly Continental velkou společností, i přesto že se snažíme přizpůsobit, abychom zdolali překážky, které nás obklopují dnes. Rok 2003 byl rokem, kdy nám odkaz Continentalu poskytl spolehlivou oporu při vstupu do dramaticky se měnícího prostředí tohoto průmyslového odvětví.

Vysoké ceny paliva, druhá válka v zálivu a vypuknutí viru SARS měli nepříznivý vliv na finanční výsledky Continentalu v roce 2003, ale nebyli hlavní příčinou zásadnějších změn našeho odvětví průmyslu. Tyto změny byly způsobeny podstatným nárůstem počtu nízko-nákladových leteckých společností, které dále narušily strukturu cen, a podstatným snížením pracovních nákladů American Airlines, United Airlines a US Airways, následkem jejich hrozícího nebo probíhajícího bankrotu.

Oznámili jsme čistý příjem 38 milionů USD za rok 2003, ale pouze až po s aktivy souvisejícími zisky ve výši 305 milionů USD z uspořádání všech nebo částí našich podílů v ExpressJet, Orbitz a Hotwire a 176 milionů USD z vyrovnání bezpečnostního poplatku od americké vlády, společně s 24 miliony USD z dalších zvláštních zisků a 100 miliony USD ze zvláštních poplatků. Bez všech těchto speciálních položek bychom měli čistou ztrátu činící 209 milionů USD. Nicméně, rok 2003 představoval oproti roku 2002 podstatné zlepšení našich výsledků a značně nás přiblížil k našemu cíli vyrovnaného rozpočtu, nepočítaje speciální položky, v roce 2004.

Naš tým je na dobré cestě k zlepšení tržeb a hospodaření s výlohami v oblastech, které můžeme ovlivnit, ale našim největším problémem v oblasti nákladů zůstává cena letadlového paliva. Stále se potýkáme s cenami paliva za kterých nemůže naše odvětví průmyslu historicky profitovat. Pokud ceny ropy neklesnou, je nepravděpodobné, že budeme schopni vyjít bez ztráty v roce 2004. V době napsání tohoto dopisu se barel obchodoval za 36 USD. Pokles ceny ropy na 25 USD za barel, což by stále bylo hodně vzhledem k historickým standardům, by zlepšilo náš roční provozní příjem o více než 400 milionů USD.

LERRY KELLNER

Prezident a  
vedoucí provozu

GORDON BETHUNE

Předseda představenstva a  
generální ředitel

„Díky plánu postupu vpřed  
budeme i nadále předním  
síťovým dopravcem a i  
nadále budeme svým  
výkonem překonávat naši  
konkurenci ku prospěchu  
našich zákazníků,  
zaměstnanců i akcionářů.“





Nicméně, nečekáme na žádnou vnější událost aby nás zachránila. Nepodlehne panice a budeme nadále vážit finanční síly Continentalu. Nepředpokládáme snížení našich nákladů na úroveň nízko-nákladových přepravců, předvídáme čas, kdy výnos na jednotku bude větší než vyšší náklad na jednotku, stejně tak jak tomu je u nízko-nákladových přepravců.

## Plán postupu

Na začátku roku 2002 a 2003 jsme Vás vyzívali, aby jste se nás drželi stejně tak jak my se držíme našeho plánu. Rok 2004 je 10. rokem řízení firmy podle jasného a srozumitelného plánu, který každému umožňuje být informován o našich cílech a měřit naše úspěchy. Pokračující transformace leteckého průmyslu dala jasně najevo, že přímý, flexibilní plán, který je schopen informovat a zainteresovat, je cestou k úspěchu. Čtyři základní kameny našeho Plánu postupu – Létáním k vítězství (naš obchodní plán), Kapitál budoucnosti (naš finanční plán), Spolehlivost skutečností (naš plán vývoje produktu) a Spolupráce (naš lidský plán) – jsou stejně tak důležité dnes, jako byli ke konci roku 1994, kdy jsme náš plán koncipovali.

V následujících částech shrneme čeho jsme v roce 2003 dosáhli a co plánujeme pro rok 2004.

## Létáním k vítězství

Jsme řetězcovým dopravcem a náš byznys jsme za posledních deset let vybudovali na dopravování lidí tam kam chtějí letět, kdy tam chtějí letět, nezřídka přes naše centrály, protože žádné aerolinky nelétají, a nikdy nebudou létat, nonstop mezi mnoha místy, mezi kterými létáme my. To je to, čím se řetězcový dopravci jako Continental zabývají a to, co jim zajišťuje spolehlivé a výnosné postavení do daleké budoucnosti.

V roce 2003 jsme přidali mnoho nových tras včetně trasy z New Yorku do Ženevy a z Houstonu na Maui. Nepřetržitě se soustředujeme na to co zákazník chce a za co je ochoten zaplatit a současně neustále usilujeme o odbourání bezhodnotových nákladů. To umožnilo vzrůst výnosu na jednotku na hlavní trase o 1,4% oproti roku 2002, zatímco náklady na jednotku na hlavní trase se snížily o 1,8% (0,5% - ní snížení bez zvláštních položek a za konstantní ceny paliva) oproti roku 2002, a to vše ve složitém roce a vše bez požadavku ústupku od zaměstnanců.

Udělalí jsme mnohá těžká rozhodnutí, když jsme naplánovali a začali realizovat iniciativy k získání dalších 500 milionů USD podpory v roce 2004. Budeme pokračovat ve férovém jednání, jako usilujeme o eliminaci ztrát, ale také budeme pokračovat ve změně způsobu jakým podnikáme ve snaze přizpůsobit se rychle se vyvíjejícímu trhu.

V roce 2003 jsme pokračovali ve snižování prodejních nákladů, dosáhnutím více než 1 miliardy USD prodejem na continental.com, což znamenalo nárůst o 81% oproti roku 2002. Stránky jsme rozšířili o některé nové funkce, včetně online check-inu. Plánujeme v tomto důležitém rozvoji stránek continental.com pokračovat v roce 2004 a také přesunout více z jiných online prodejů na „přímý přístup“ a tím se vyhnout neustále stoupajícím poplatkům rezervačních systémů třetích stran.

## Létáním k Vítězství

Ve změněných podmínkách našeho odvětví průmyslu dosahovat nadprůměrných zisků. Rozšiřovat aerolinky tam, kde můžou vydělat peníze a zlepšit poměr obchodní činnosti a volného času. Maximalizovat distribuční cesty a zároveň redukovat distribuční náklady a eliminovat cenu z nepřidané hodnoty.

Více než

**\$ 1 Miliarda**

z prodejů na continental.com  
v roce 2003

**84%**

prodejů elektronických letenek  
v roce 2003

**779**

center na prodej  
elektronických  
letenek

na 130 amerických letištích



PRNÍ ŘADA: Desiree Orr – zástupce zákaznického servisu DRUHÁ ŘADA:  
Michael Palmer – vedoucí zákaznického servisu

V roce 2003 jsme realizovali rozšíření spolupráce s aerolinkami Delta, rozšířili jsme spolupráci s KLM, upravili jsme spolupráci s Virgin Atlantic tak, aby obsahovala i nalétané míle, v Clevelandu jsme zavedli společné označování linek s CommutAir a v Houstonu se SkyWest a vstoupili jsme do spolupráce s Aerómexico. V roce 2004 plánujeme vstoupit do spolupráce s globální sítí SkyTeam a nadále pokračovat v bilaterální spolupráci, která je základnou pro nejlepší řetězcovou spolupráci na světě.

## Kapitál budoucnosti

Dosáhli jsme našeho cíle a rok 2003 jsme zakončili s hotovostí a krátkodobými investicemi ve výši 1,6 miliardy USD, což je zvýšení o více než 250 milionů USD oproti roku 2002. Také jsme dokončili financování dluhem 525 milionů USD za stávající roční úrokové sazby 31 milionů USD.

Při budování hotovosti jsme v roce 2003 vložili 372 milionů USD do zaměstnaneckého penzijního plánu. Část tohoto vkladu byla získána prodejem nebo přímým příspěvkem více než 17 milionů akcií ExpressJetu, který spravuje naší regionální pobočku letadel Continental Express. Tyto transakce způsobily, že ExpressJet není nadále začleněn do finančního výkazu Continentalu. V roce 2004 plánujeme pokračovat v dalších významných vkladech do penzijního plánu.

Jsme hrdí na dokončení terminálu E v Houstonu. Tento 324 milionový projekt přidal naší houstonské centrále 23 brán a do našeho systému největší prezidentský klub. Terminál E využijeme v roce 2004, kdy bude Houston hostit 38. Super Bowl a All-Star-Game národní baseballové ligy. V říjnu byla houstonským letištním systémem dokončena 9000 stop<sup>2</sup> (2745 m) dlouhá přistávací dráha a je stavěn rozšířený spoj terminálů a nové zázemí pro mezinárodní odbavení a příletové zařízení je spojeno s terminálem D a E. Tyto projekty by měli být dokončeny do března roku 2005 a po jejich dokončení bude mít Houston zařízení světové třídy, které nám umožní pokračovat v rozvoji našeho mezinárodního dosahu.

Pokračujeme v obnově naší flotily. V roce 2003 jsme převzali čtyři nové Boeingy a v roce 2004 převezmeme dalších 16. Tato nová letadla nahradí naši flotilu MD-80. V současné době počítáme s převzetím dalších sedmi Boeingů v roce 2005 a poté nepočítáme s žádným dalším novým Boeingem do roku 2008. Jsme vděční, že se nám podařilo obnovit a zjednodušit naši letku v době, kdy byla příznivá finanční dostupnost a sazby.

---

<sup>2</sup> 1 stopa (foot) je 0,305 m – poznámka překladatele

## Kapitál Budoucnosti

Hospodařit s aktivy tak aby byla maximalizována jejich cena pro akcionáře a budovat pro budoucnost. Redukovat náklady technologií. Vygenerovat kladný tok peněz a vylepšit finanční flexibilitu zvětšením našeho pokladního zůstatku.

**\$ 1,6  
Miliard**

na konci roku 2003

v krátkodobých investicích a v  
hotovosti

**\$ 372  
Milionů**

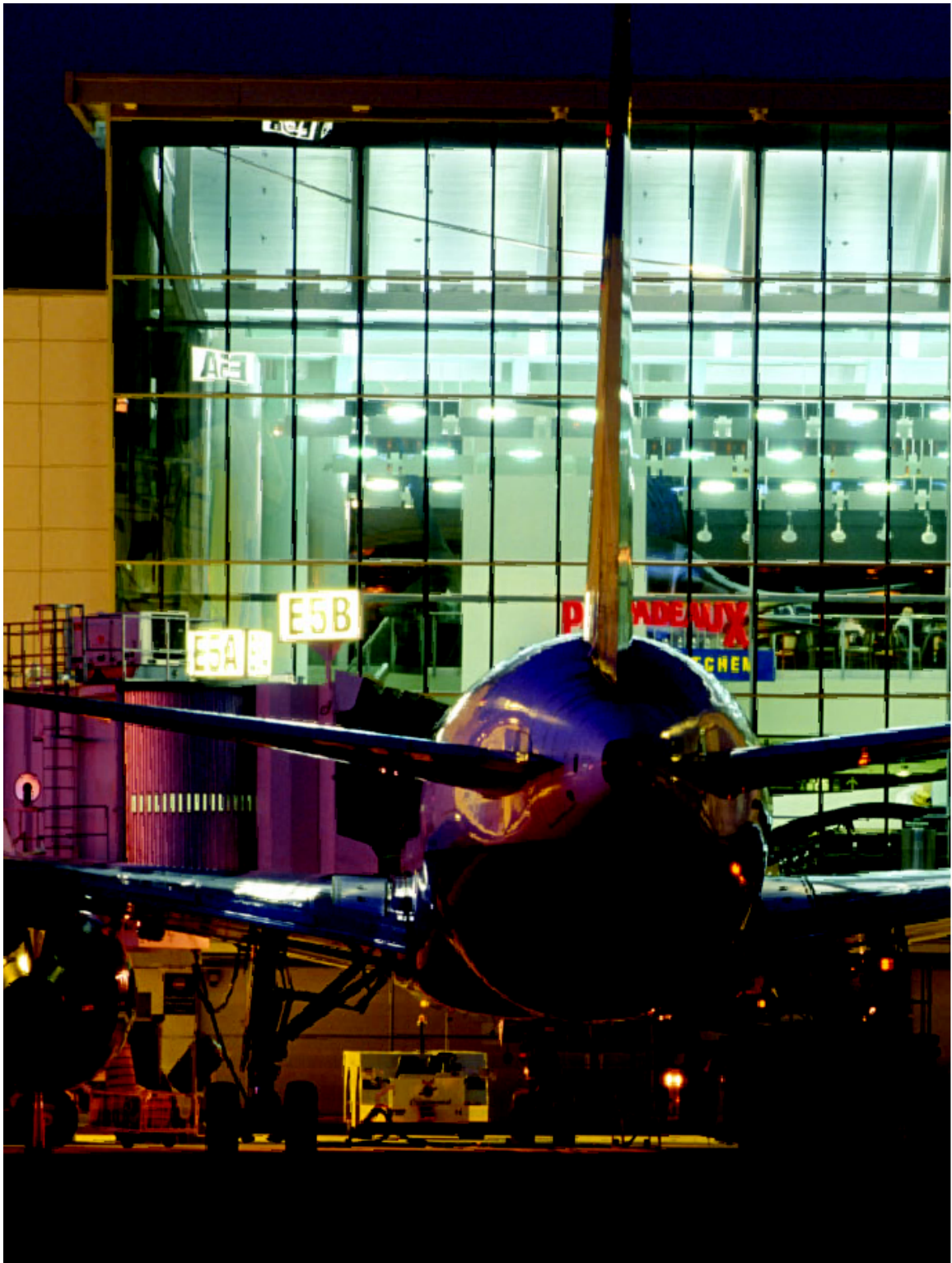
podíl firmy na penzijním plánu  
Continental Airlines v roce  
2003, o \$ 283 milionů více než  
je firemní minimum penzijního  
závazku

**7,6 roku**

průměrný věk letky  
Continentalu na hlavní trase



PRVNÍ ŘADA: Richard Massey – stevard, Vance Duplechin – stevard DRUHÁ ŘADA (L-P): Mario Jacobo – linkový technik, Sarah Zaozirny – ředitel, vztahy s investory, Jeff Misner – senior viceprezident a vedoucí finančního oddělení





**100 bran**

na rozšířeném uzlovém letišti  
v Houstonu

**92,2 %**

faktor dokončených letů a  
hlavních trasách v roce 2003

**\$ 2 Miliardy**

investované do příslušenství od  
roku 1994

**579**

**letadel**

ve flotile  
Continental/Continental  
Express

## Spolehlivost skutečností

Náš výjimečný provozní výkon pokračoval i v roce 2003 faktorem dokončení 99,2% a 82% poměrem včasných příletů DOT a 104 denním rekordem bez zrušení letu na hlavní trase Continentalu. Kromě toho bylo procento ztracených zavazadel nejnižší v celé historii společnosti. Stejně jako v předchozích deseti letech budeme i v roce 2004 klást důraz na výborný provozní výkon, provozování čisté, bezpečné a spolehlivé letecké dopravy.

K dalšímu zajištění loajality našich nejlepších zákazníků jsme vybudovali a zavedli „EliteAccess“. EliteAccess poskytuje našim nejcenějším zákazníkům zvláštní výhody včetně přednostního check-inu a bezpečnostní řady, přednostního nástupu a celého nástupního procesu a přednostní manipulace se zavazadly.

V roce 2003 jsme šli v naší technologii ještě dále, když více než 80% našich potenciálních zákazníků využilo online check-in, pouliční check-in a eService check-in stánků. Online check-in a 779 eService center umožňuje zákazníkům odbavení, změnu sedadel, změnu třídy služeb, zadat číslo zákazníka nebo koupit novou letenku.

Kromě toho jsme v roce 2003 přidali Deltu, KLM a US Airways mezi partnery elektronických letenek.

V plánu máme rozšíření internetového check-inu a stánek eService, tak aby u nich v roce 2004 bylo možno uspokojit i požadavky mezinárodních cestujících a také chceme přidat několik partnerů elektronických letenek mezi jednotlivými aerolinkami.

## Spolupráce

Rok 2003 jsme opět začali tím, že jsme byli zaměstnanci zvoleni jako jeden ze sta nejlepších zaměstnavatelů pro které je možno v Americe pracovat. Žebříček je sestavován magazínem Fortune a nám se tohoto ocenění dostalo již pátý rok za sebou a nedávno jsme byli jmenováni pošesté. Jsme jedinou ze 41 firem, které se podařilo umístit se v žebříčku v posledních šesti nebo více letech a jedinou leteckou přepravní společností, která se umístila tři roky za sebou. Ve světle složité finanční situace a dramatických změn v našem odvětví průmyslu je to fantastický úspěch. Pokračujeme v požívání důvěry a pozitivní morálky spolupracovníků, protože se soustředíme na častou, otevřenou a upřímnou komunikaci a ke každému se chováme důstojně a s respektem. Je to součástí našeho dědictví.

V roce 2004 bychom chtěli vyřešit pracovní dohody s našimi pracovními skupinami a umístit se v žebříčku magazínu Fortune sedmý rok po sobě. Continental je jediným z největších šesti amerických dopravců, který od 11. září 2001 nepožadoval žádné pracovní úlevy. To neznamená, že posledních pár let pro nás nebylo náročných. Od září 2001 jsme byli nuceni zrušit 10 000 pracovních míst a ještě stále máme 550 pracovníků na nucené dovolené. V nedávné době jsme oznámily zrušení nucené dovolené 169 pilotům. Budeme tvrdě pracovat na rozvoji a prosperitě tak abychom v roce 2004 mohli z nucené dovolené odvolat i zbývající pracovníky.

## Spolehlivost Skutečností

Dodáváme prvořadý produkt našeho průmyslu a jsme rádi, že ho můžeme prodávat. Umísťujeme se na vrcholu žebříčku našeho průmyslu podle kritérií DOT: včasné přílety, manipulace se zavazadly a nedobrovolné zamezení nástupu na palubu.

### 104 Dní

v roce 2003 se 100%  
faktorem dokončenosti  
(na hlavní trase)

### 381 168

Letů  
v roce 2003  
(na hlavní trase)

### 3,11

zavazadel nenásledujících  
majitele na 1000 cestujících  
v roce 2003

### Nejlepší manipulace se zavazadly

v  
historii firmy  
(na hlavní trase)



PRVNÍ ŘADA: Jay Salter – více prezident operační administrativy, Chris Forshier – senior operační analytik, Lynette Black – asistentka administrativy, Mike Bleike – senior vedoucí, SOCC, Jermaine Shaw – elektronická podpora rezervací DRUHÁ ŘADA: Neil Wehrman – 777 druhý pilo TŘETÍ ŘADA: Victor Antunes – vedoucí zákaznického servisu, Ernesto Pomales – vedoucí zákaznického servisu



V roce 2003 jsme také začali našim zaměstnancům poskytovat motivační platby ve formě jednorázových odměn za včasné příchody v celkové výši 13 milionů USD. I nadále máme nejlepší spolupracovníky v našem odvětví průmyslu. Uvědomili jsme si, že náš další úspěch závisí na pokračování poskytování prostředí do kterého zaměstnanci budou chodit pracovat s radostí a jsou za svoje snažení spravedlivě odměňováni ve formě základního i motivačního platu. Víme, že spolupráce se vyplatí!

Závěrem, zatímco rok 2003 byl svědkem pokračujícího vývoje našeho průmyslu, začali jsme mít také jasnější vizi jakým způsobem se bude letecký průmysl vyvíjet. Zatímco naši konkurenti neměli žádný cíl, my jsme pokračovali v daném směru a soustředili se na to, co nás učinilo úspěšnými – čistá, bezpečná a spolehlivá letecká doprava s dodatečnými službami, které lidé vyžadují a za které jsou ochotni zaplatit, poskytovaná angažovanými, samostatnými a zaujatými zaměstnanci, kterým záleží na úspěchu společnosti Continental.

Přesto, že zavádíme nějaké novinky, neztrácíme ze zřetele základní věci, které nám tak dobře sloužily již od doby zavedení našeho Plánu Postupu. Rok 2004 přinese jak výzvy, tak i jasno do budoucnosti. Na výzvy jsme připraveni a sami jasno vytváříme. S plánem postupu budeme i nadále předním síťovým dopravcem, který svým výkonem předčí konkurenty ku prospěchu našich zákazníků, zaměstnanců a akcionářů. Tak Vás znovu žádáme, aby jste nám zůstali věrni, stejně tak jak mi zůstáváme věrni našemu plánu.



Gordon Bethune

Předseda rady a generální ředitel



Larry Kellner

Prezident a ředitel provozu

#### ZÁVĚREČNÁ POZNÁMKA

*Na začátku roku 2004 jsme oznámili změnu ve vedení. Já odcházím na konci roku 2004 do důchodu a Larry Kellner, stávající prezident a vedoucí provozu, se stane předsedou rady a výkonným ředitelem na začátku roku 2005. Larry a já jsme spolupracovali od počátků Plánu postupu a využijeme tento přechodný rok abychom zajistili, že kultura firmy a její úspěch budou pokračovat dlouho po mém odchodu do důchodu.*



Gordon

## Spolupráce

Pomáháme dobře vyškoleným zaměstnancům budovat kariéru kterou si budou užívat každý den. Chováme se jeden k druhému důstojně a s respektem. Vytváříme zaměstnanecké programy, které jsou jednoduché a udržují rozvoj v komunikaci. Udržujeme platy a výhody konkurenční i v měnícím se prostředí odvětví našeho průmyslu.

**\$ 243**

**Milionů**

vyplacených zaměstnancům na  
bonusech za včasné příchody od  
roku 1994

Více než

**\$ 738**

**Tisíc**

rozděleno mezi zaměstnance  
v roce 2003 ze zaměstnaneckého  
nouzového asistenčního fondu  
„WE CARE“

6 po sobě jdoucích let mezi

**100 nejlepšimi**

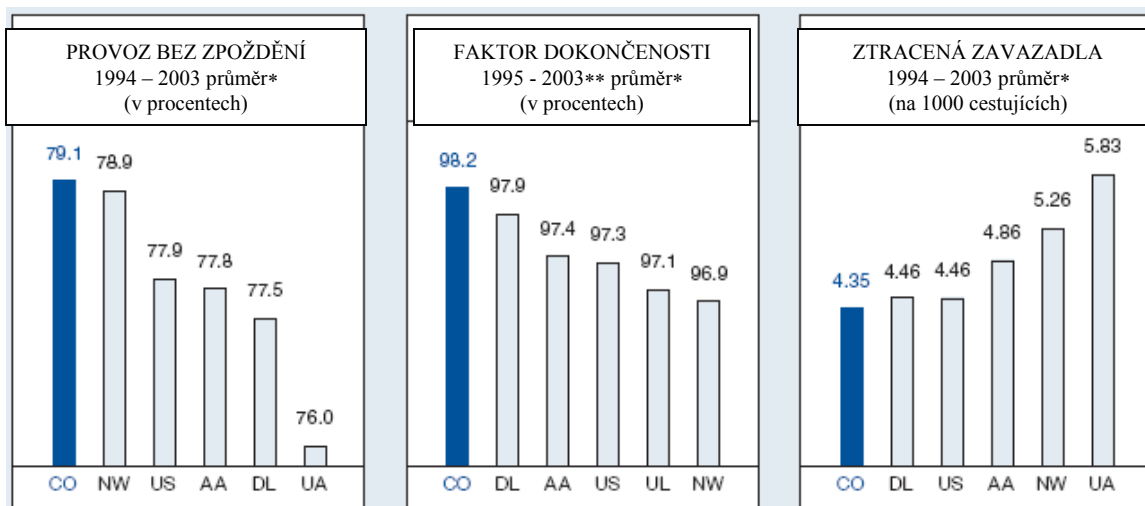
zaměstnavateli podle časopisu

Fortune



PRVNÍ ŘADA: Julie O'Dea – supervisor, letištní servis, Paul Speath – pracovník letištního servisu, Gordon Peterson – pracovník zákaznického servisu, Ron Strac – 757 kapitán DRUHÁ ŘADA: Charlie Bass – operační manager, Charles Scully – více prezident, Newarské uzlové letiště TŘETÍ RADA: Donna Katos – vedoucí právní zástupce, vedení sporů, Jennifer Vogel – senior vice prezident, hlavní poradce, jednatel a korporativní jednající vedoucí, Doug Kelley – vyšší právní zástupce

## Desetiletí postupu **letným pohledem**



Zdroj: sestaveno ze zprávy spotřebitelů letecké dopravy DOT

\* nevážený průměr ročních dat

\*\* data pro faktor dokončenosti DOT pro rok 1994 nejsou k dispozici

Continental se v časopise *Fortune* umístil velmi hluboko na seznamu nejvíce obdivovaných aerolinek.

Společnost Continental byla jmenována časopisem *Business Week* Newyorské burzy cenných papírů „Akcii roku.“

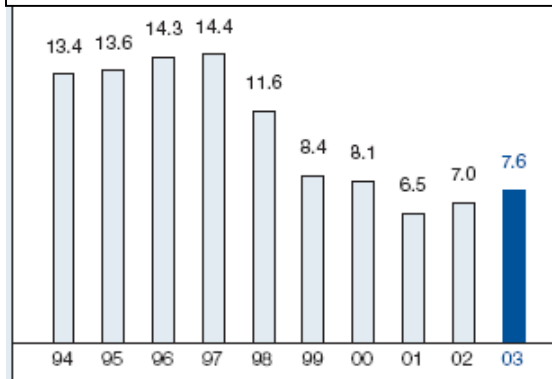
Continental byl podle *Air Transport World* jmenován leteckou společností roku.

Na seznamu „nejvíce obdivovaných leteckých společností“ podle časopisu *Fortune* prokázal Continental v 90-tých letech největší zlepšení ze všech jmenovaných firem.

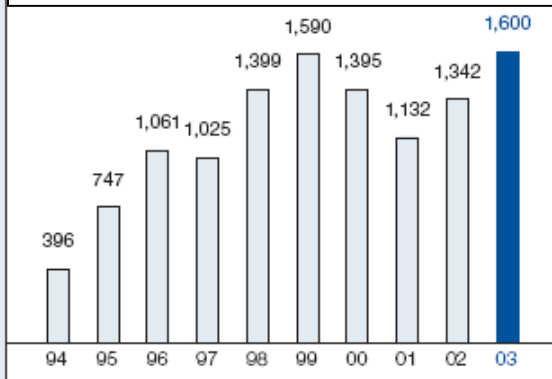
Continental byl jmenován časopisem *Fortune* mezi „100 nejlepších zaměstnavatelů“. Toto umístění si Continental udržel dalších šest let.

1994	1995	1996	1997	1998
„Je na čase začít se chovat jako opravdová letecká společnost.“ Výroční zpráva společnosti Continental 1994	„Pod vedením nového týmu, který aplikuje přístup k provozu „zpět k základnímu“, se očekává, že společnost Continental vykáže první roční zisk od roku 1986. Společnost přešla od nejhoršího na první místo statistik o zpožděnosti letů v březnu a v dubnu a uzavírá příjmovou mezeru, kterou má již tradičně oproti svým konkurentům.“ The Wall Street Journal	„... Continental pozvedá morálku svých pracovníků – přestali se hašteřit a spolupracují – a cestující se vracejí.“ The Wall Street Journal	„Continental byl popelkou oblak, která vyhrává nejen skleněný stříveček, ale i několik nedávných průzkumů spokojenosti zákazníků a chválu ostatních dopravců.“ Magazín SmartMoney	„Agresivní propagací letiště Newark jako pohodlnější alternativy za řekou ležících letišť Kennedy International a LaGuardia, se Continental rychle vyšvihl na pozici největší letecké společnosti v metropolitní oblasti...“ The New York Times

PRŮMĚRNÝ VĚK FLOTILY NA KONCI ROKU  
1994 – 2003  
(v letech, pouze flotily na hlavních trasách)



HOTOVOST A KRÁTKODOBÉ INVESTICE NA  
KONCI ROKU 1994 – 2003  
(v amerických dolarech v milionech)



Continental obdržel sedm vyznamenání na udílení „OAG letecké společnosti roku,“ včetně vyznamenání pro nejlepší americkou leteckou společnost.

Continental se umístil na 1. místě v letech na krátkou i dlouhou vzdálenost ve studii provedené J.D. Power a spol. a časopisem *Frequent Flyer*

Continental byl podle *Air Transport Word* znovu zvolen „leteckou společností roku“.

Continental se umístil na 30. místě, což znamenalo nejlepší umístění komerční letecké společnosti vůbec, na seznamu 50-ti nejobdivovanějších společností žebříčku časopisu *Fortune*.

Continental se umístil na nejvyšší pozici ve výroční anketě leteckých společností časopisu *Business Travel News* za rok 2003.

1999	2000	2001	2002	2003
„Continental se vrátil na první místo v kategorii letů na dlouhou vzdálenost [studie J.D. Power a spol. o spokojenosti cestujících s domácími leteckými společnostmi] svědčí o pokračující strategii orientované na cestující, která jim pomohla na vrchol ve dvou ze tří posledních let“.	„Hodnotili jsme deset nejvytíženějších amerických leteckých společností ve třech kritických oblastech: výhodnost a hospodárnost, výhody pro členy programu Frequent Flier a pohodlí na palubě. Kdo se v anketě umístil nejlépe? Continental.“ Magazine SmartMoney	„Šťastné nebe Continentalu. Spokojenost je na vrcholu. Morálka je na vrcholu. Stejně tak i profit.“ The New York Times	„Téměř 90% zaměstnanců dotázaných časopisem <i>Fortune</i> na konci minulého roku odpovědělo, že to byla „zábava“ pracovat pro Continental – jeden z důvodů proč se firma umístila v žebříčku 100 nejlepších zaměstnavatelů magazínu.“ Business Week	„Dnes, i přes pokračující ztráty a velké zadlužení, patří Continental k nejvýkonnějším mezi předními leteckými společnostmi a očekává se, že bude jednou z prvních, která bude opět profitovat.“ The Wall Street Journal

\*\*\* Continental je jedinou ze 41 firem, které se podařilo umístit se v žebříčku „100 nejlepších zaměstnavatelů“ časopisu *Fortune* šestkrát a vícrát.

## SPRÁVNÍ RADA

### THOMAS J. BARRACK, JR.

Předseda a generální ředitel  
Colony Capital, LLC

### GORDON BETHUNE

Předseda představenstva a  
generální ředitel  
Continental Airlines, Inc.

### DAVID BONDERNAM

Společník pověřený řízením  
Texas Pacific Group

### KIRBYJON H. CALDWELL

Starší pastor  
The Windsor Village –  
United Methodist Church  
Houston, Texas

### PATRIC FOLEY

Bývalý předseda, prezident a  
generální ředitel  
DHL Airways, Inc.

### LARRY KELLNER

Prezident a ředitel provozu  
Continental Airlines, Inc.

### DOUGLAS H.

### McCORKINDALE

Předseda, prezident a  
generální ředitel  
KeyCorp

### GEORGE G. C. PARKER

Dean Witter vyznamenaný  
profesor finančnictví a  
managementu, vysoká škola  
obchodu, univerzita Stanford

### RICHARD W. POGUE

Právní poradce, bývalý starší  
poradce Jones Day  
Dix & Eaton, Inc.

### WILLIAM S. PRICE III

Společník pověřený řízením  
Texas Pacific Group

### KAREN HASTIE

### WILLIAMS

Společnice  
Crowel & Moring LLP

### RONALD B. WOODARD

Bývalý prezident  
Boeing Commercial Airplane  
Group

### CHARLES A. YAMARONE

Výkonný více prezident  
Libra Securities LLC

## VÝKONNÍ ÚŘEDNÍCI

### GORDON BETHUNE

Předseda správní rady a  
generální ředitel

### LARRY KELLNER

Prezident a ředitel provozu

### JEFF SMISEK



Výkonný více prezident

### MIKE CAMPBELL

Starší více prezident  
Lidské zdroje a vztahy se  
zaměstnanci

### JIM COMPTON

Starší více prezident  
Marketing

### REBECCA COX

Starší více prezident  
Vládní záležitosti

### DAVID GRIZZLE

Starší více prezident  
Vývoj společnosti

### GERRY LADERMAN

Starší více prezident  
Finančník a pokladník

### DANTE MARZETTA

Starší více prezident  
Letištní služby

### DEBIE McCOY

Starší více prezident  
Provoz letů

### JEFF MISNER

Starší více prezident a  
finanční ředitel

### MARK MORAN

Starší více prezident  
Technický provoz a nákup

### JENNIFER VOGEL

Starší více prezident  
Generální rada, tajemník a  
vedoucí dozorcí společnosti

### NED WALKER

Starší více prezident  
Celosvětová komunikace  
společnosti

---

Continental Micronesia, Inc.

### MARK ERWIN

Prezident a generální ředitel

**ROZPRAVA VEDENÍ A ANALÝZA FINANČNÍ SITUACE A VÝSLEDKŮ PROVOZNÍ ČINNOSTI**  
*Diskuse a analýza, stejně tak jako finanční zpráva a poznámky, které následují, byly shrnuty z úplné rozvahy a analýzy, finanční zprávy a poznámek zahrnutých do plné moci k hlasování pro každoroční schůzi akcionářů v roce 2004.*

Continental Airlines, Inc., společnost z Delaware, je hlavní leteckou společností ve Spojených státech zabývající se osobní dopravou, dopravní přepravou i přepravou pošty. Jsme pátou největší leteckou společností ve Spojených státech (měřeno podle naplánovaných mil odletěných platícím cestujícím, známé jako placená osobomíle, v roce 2003) a dohromady s ExpressJet Airlines, Inc. (obchodující pod názvem Continental Express a známé jako „ExpressJet“) od kterého kupujeme sedadlovou kapacitu, a námi plně vlastněná pobočka Continental Micronesia, Inc. („CMI“), všechny společnosti z Delaware. 31. prosince 2003 jsme měli své pobočky na 228 letištích po celém světě. K 31. prosinci 2003 jsme letěli do 127 domácích a 101 mezinárodních destinací a nabídli jsme další navazující služby ve spolupráci s našimi obchodními partnery mezi domácími i zahraničními dopravci. K 31. prosinci 2003 jsme se přímo podíleli na dopravě do 16 evropských měst, do sedmi Jihoamerických měst, Tel Aviv, Hong Kongu a Tokia. Navíc poskytujeme dopravu do více destinací v Mexiku a centrální Americe než kterékoli jiná americká letecká společnost, přičemž sloužíme v 31 městech. Přes naše středisko v Guam poskytuje naše pobočka CMI rozsáhlé služby v západním Pacifiku, včetně letů do více japonských měst než poskytuje jakákoli jiná americká letecká společnost.

Veškeré důležité informace o společnosti, včetně kontrolních směrnic společnosti a smluv komise správní rady, jsou k nalezení na [www.continental.com/company/investor](http://www.continental.com/company/investor). Správní rada přijala etický kodex nazvaný „Principles of Conduct“, který se týká všech našich zaměstnanců, vedoucích pracovníků a ředitelů. Správní rada také přijala zvláštní etický kodex pro členy představenstva nazvaný „Directors‘ Code of Ethics“. Kopie obou těchto kodexů jsou k nalezení na [www.continental.com/company/investor](http://www.continental.com/company/investor). Výroční zpráva na formuláři 10-K, čtvrtletní zpráva na formuláři 10-Q a současné zprávy na formuláři 8-K, stejně jako všechny dodatky a vzory těchto dokumentů, jsou k dispozici zdarma na našich webových stránkách ihned jakmile je zařadíme a zaevidujeme u komise pro cenné papíry a kurzy. Informace na internetových stránkách nejsou začleněny do systému 10-K nebo do naší další bezpečnostní evidence a nejsou její součástí.

Tato zkrácená výroční zpráva obsahuje zprávy do budoucna, které nejsou limitovány historickými fakty, ale odrážejí naše současné přesvědčení, očekávání nebo záměry s ohledem na příští události. Všechny zprávy do budoucna zahrnují rizika a nejistoty, které mohou zapříčinit vyústění ve výsledky rozlišené od těch předpokládaných. Pro příklady těchto rizik a nejistot shlédněte, prosím, varovnou zprávu obsaženou v bodě 1 naší výroční zprávy ve formě 10-K pro rok 2003. Obchodní rizika spojená s teroristickými útoky a mezinárodními válečnými konflikty, obchodní rizika spojená se společností a obchodní rizika spojená s leteckým průmyslem. Nezavazujeme se veřejně publikovat aktualizace nebo revidovat zprávy do budoucna, které by odráželi skutečnosti vzniklé po vydání této zprávy.

### **Přehled**

K 31. prosinci roku 2003 jsme zaznamenali čistý konsolidovaný příjem 38 milionů USD, ve srovnání s čistými konsolidovanými ztrátami 451 milionů USD a 95 milionů USD za rok 2002 a 2001. Výsledky za každý z posledních tří let byly ovlivněny množstvím zvláštních položek, které nemusí vždy plně reflektovat naše hlavní působení nebo naše vyhlídky do budoucna a ovlivňují srovnatelnost naší činnosti mezi lety. Tyto zvláštní položky jsou popsány v poznámce 7 vztahující se ke zkrácené konsolidované finanční zprávě. Bez zvláštních položek by jsme i v roce 2003 utrpěli významné ztráty.

Navzdory nedávným zlepšením, zůstává domácí prostředí pro americké letecké společnosti i nadále jedno z nejhorších v naší historii a mohlo by se ještě zhoršovat. Před zářím roku 2001 jsme byli v plusu, přestože mnohé americké letecké společnosti prodělávaly a naše výdělečnost měla sestupnou tendenci. Teroristický útok z 11. září 2001 dramaticky zhoršil těžké finanční podmínky a přinesl nové a větší výzvy pro letecký průmysl. Od teroristického útoku několik našich konkurentů zbankrotovalo a mezi nimi i letecké společnosti United Air Lines a US Airways. Během roku 2003 byl v důsledku válečného stavu a poválečné situace v Iráku a rozšíření akutního respiračního syndromu („SARS“) v Číně, Hongkongu, Kanadě a na dalších místech výrazně zmenšen počet rezervací a pohyb cestujících. Obě tyto události

nerovnoměrně ovlivnily naši mezinárodní dopravu cestujících. Na aktuální a předpokládaný pokles poptávky jsme zareagovali redukováním kapacit na určitých trans atlantických a trans pacifických trasách (včetně přerušení letů na trase Hongkong Liberty International od dubna do srpna roku 2003) a snížením letního letového řádu.

Přesto, že se nám podařilo navýšit kapitál, snížit naši činnost a výrazně zredukovat náklady, současné trendy v leteckém průmyslu, obzvláště pak v případě, že historicky nejvyšší ceny paliva budou přetrvávat, by nám mohly znemožnit realizaci našeho cíle vyjít v roce 2004 beze ztráty. Je také možné, že naše finanční zásoby nebudou stačit na absorpci dalších dopadů teroristických útoků nebo nárůst poválečných nepokojů v Iráku nebo dalších válečných stavů zahrnujících Spojené státy. Prostředí příjmů je i nadále slabé ve světle měnících se cenových modelů řízených pokračujícím růstem nízko-nákladových dopravců, nadbytkem kapacity na trhu, omezenými firemními cestovními útratami a dalšími problémy. Navíc ceny paliva výrazně vzrostly a na stávající úrovni se očekává, že vyrovnají podstatnou část významné míry spoření, kterou jsme zrealizovaly.

Odhlédneme-li od nepříznivých faktorů mimo naší kontrolu, doufáme, že se nám povede úspěšně zavést výše zmíněné tvoření kapitálu a míru krácení nákladů, a že likvidita a aktiva budou dostatečná na financování našich současných aktivit v roce 2004. Nicméně, ve světle měnícího se konkurenčního prostředí v letecké dopravě, doufáme, že ekonomické prostředí včetně neobvykle vysokých cen paliva, selepší, abychom i nadále byli schopni pokračovat v provozu ve stejném rozsahu a ve stejné cenové výši jako doposud. Mohlo by pro nás být důležité i další snížení rozsahu provozu, včetně dalšího snížení přepravy do středně velkých komunit a další eliminace pracovních pozic.

Mezi mnoho faktorů, které nás ohrožují a celý průmysl letecké dopravy obecně, patří následující:

- **Nízko-nákladová konkurence.** Pokračující nárůst množství nízko-nákladových dopravců výrazně mění průmysl letecké dopravy. Ostatní dopravci zrealizovali nebo ohlásili plánovanou realizaci samostatných nízko-nákladových produktů jako například nízko-nákladovou leteckou společností uvnitř letecké společnosti. Kromě toho, dopravci utíkající před bankrotem mají nebo budou mít výrazně redukované cenové struktury a provozní flexibilitu, které jim umožní konkurovat efektivněji a ostatní dopravci vyděšeni hrozbou bankrotu podstupují opatření dodatečných úspor. My jsme zavedli v posledních dvou letech dva způsoby iniciativ na získání peněz a na úspory, které mají vylepšit náš výroční výsledek hospodaření o více než 900 milionů USD. Zatímco se snažíme dosáhnout těchto cílů a nebo tyto cíle ještě rozšířit, naše cenová hladina zůstává stále vyšší než cenová hladina nízko-nákladových dopravců.
- **Cena paliva.** Cena paliva výrazně vzrostla v průběhu roku 2003 a mohla by i nadále zůstat na historicky nejvyšší hranici. Poválečné nepokoje v Iráku, další konflikty na Blízkém východě a politické a další události v dalších ropu produkujících státech by mohly způsobit i další stoupání cenové hladiny (nebo její setrvání na stávající vysoké hladině) a mohly by i ovlivnit dostupnost paliva. Na základě počtu spotřebovaných galonů v roce 2003 by pro nás každé zvýšení ceny ropy o jeden dolar znamenalo roční nárůst nákladů na palivo přibližně o 35 milionů USD. Tento nárůst se mění na 38 milionů USD, když vezmeme v úvahu plánovaný nárůst množství v roce 2004. V současné době předpokládáme, že vysoká cena paliva v roce 2004 bude vyrovnána značnými úsporami, které jsme zavedli. K 31. prosinci 2003 nám nestály v cestě žádné překážky v podobě cen paliva.
- **Snížená poptávka.** Poptávka po letecké dopravě se nevyrovnala poptávce před 11. zářím 2001. Přesto, že se globální i domácí ekonomická situace v posledních měsících zlepšila, obchodní doprava, náš největší zdroj příjmů a výnosů, je stále na spodní hranici. Věříme, že snížená poptávka je odrazem slabé ekonomické situace, konkurence nízko-nákladových dopravců, obavami některých cestujících z dalších možných teroristických útoků a represí, válečných stavů a poválečných nepokojů v Iráku. Věříme, že poptávka je oslabena nespokojeností cestujících se zpožděními způsobenými zvýšenými bezpečnostními opatřeními na letištích a skenovacími procedurami, a že jí nepomohl ani přechod obchodních cestujících na nižší cenové kategorie letenek nebo k nízko-nákladovým leteckým společnostem.
- **Náklady na pracovní sílu.** Zapojili jsme se do vyjednávání s odbory zastupujícími naše piloty, naše dispečery a naše mechaniky a naše dohody se stewardkami a stewardy vstoupí v platnost od října 2004. Nemůžeme předvídat výsledek těchto jednání nebo finanční dopad nově uzavřených pracovních smluv. Nedávno vybojované ústupky odborů u pracovních skupin v US Airways, United a American Airlines měli vliv na snížení standardních platů a výhod v průmyslu letecké

dopravy a naše vyjednávání by mohla být tímto nebo jiným vývojem nákladů na pracovní sílu ovlivněna.

- **Náklady na bezpečnost.** Teroristické útoky v roce 2001 způsobily velký nárůst nákladů na bezpečnost. V dohledné budoucnosti se kvůli realizaci dalších bezpečnostních opatření předpokládá i další nárůst nákladů na bezpečnost. V současných podmínkách nižší poptávky a zlevnění cen nemůžou být tyto náklady efektivně přeneseny na zákazníka. Náklady spojené s pojištěním se v poslední době také prudce zvýšily, částečně i kvůli většímu uvědomění si rizik a částečně kvůli zmenšené nabídce pojistných krytí. Tyto dodatečné náklady musíme absorbovat v rámci současných cenových podmínek.
- **Důchodové ručení.** Máme významné závazky v našem stanoveném penzijním plánu. Penzijní náklady v roce 2003 dosáhly 328 milionů USD. V roce 2004 se očekává snížení penzijních nákladů přibližně na 280 milionů USD. V roce 2003 jsme do našeho primárně určeného penzijního fondu přispěli 272 miliony USD v hotovosti a přibližně 7,4 miliony kmenových akcií majetku v přibližné hodnotě 100 milionů USD. Následkem toho se neočekává, že v roce 2004 budou minimální požadavky financování významné. Nicméně, v současné době máme v úmyslu udržet hladinu financování na 90% stávající výše, což by znamenalo příspěvek na penzijní plán přibližně 300 milionů USD v roce 2004.

V srpnu 2002 jsme oznámili plány na zavedení několika opatření k získání peněz a úspor za účelem dosažení podílu v přebytku před zdaněním 350 milionů USD. Zahrnuto do více než 100 plánovaných změn bylo vybírání poplatků za papírové letenky, snížení slev na určité jízdné, prosazení všech jízdních pravidel s pravidlem zakazující jakékoli výjimky, optimalizace naplánovaných letů, tak aby co nejvíce souhlasily poptávka a kapacita a modifikace určitých zaměstnaneckých programů. Odhadujeme, že jsme v roce 2003 díky těmto opatřením ušetřili přibližně 400 milionů USD.

V březnu 2003 jsme oznámili plány na zavedení opatření ke zlepšení současného výhledu do roku 2004 před zdaněním o 500 milionů USD. Odhadujeme, že v roce 2003 nám tato opatření ušetřila přibližně 200 milionů USD a doufáme, že dosáhneme cíle 500 milionů USD v náš prospěch před zdaněním v roce 2004. Úsporná opatření zahrnují i významné snížení distribučních nákladů díky zvýšenému využití našich internetových stránek continental.com, snížení nákladů na letištní zařízení a poplatky za přistání, celosvětové odstranění papírových letenek do 31. prosince 2004 (předmět obchodu a technických podmínek), zavření vybraných kanceláří na prodej letenek a obnovené smlouvy s našimi klíčovými dodavateli.

## Výsledky činnosti

**Zvláštní položky.** Srovnatelnost finančních výsledků mezi jednotlivými roky je ovlivněna množstvím zvláštních položek. Navíc dekonsolidace ExpressJet Holdings, Inc. („Holdings“) z naší finanční zprávy s platností od 12. listopadu 2003 také ovlivnila srovnatelnost výsledků roku 2003 s výsledky předchozích let. Viz poznámka č. 7 zkrácené konsolidované finanční zprávy o souhrnu speciálních položek.

**Porovnání roku 2003 a 2002.** V porovnání s rokem 2002 stoupl výnos na cestujícího během roku 2003 o 3,5%, o 273 milionů USD, což bylo částečně způsobeno zvýšeným regionálním provozem ve spojení se zvýšením přepravní kapacity ExpressJet, což bylo kompenzováno snížením provozu na hlavních trasách. Snížení provozu a kapacity na hlavních trasách bylo způsobeno z velké části snížením na určitých mezinárodních linkách v důsledku snížené poptávky v průběhu války v Iráku a v souvislosti se SARS. Výnosy na hlavních trasách se za poslední léta výrazně nezměnily. Dekonsolidace Holdings s platností od 12. listopadu 2003 neovlivnila výnos na cestujícího, protože podle dohody s Holdings a ExpressJet o prodeji kapacity, prodáváme celou kapacitu sedadel ExpressJetu a jsme odpovědní za prodej všech sedadel. Následkem toho jsme i po dekonsolidaci pokračovali v záznamu odpovídajícího výnosu na cestujícího a odpovídajících nákladů s platbami podle dohody o prodeji kapacity, které byly zapsané jako samostatné provozní náklady. Výnosy za nákladní přepravu a přepravu pošty vzrostly v porovnání s rokem 2002 v roce 2003 o 36,1%, o 195 milionů USD, což bylo způsobeno především větším množstvím charterových letů v souvislosti s válkou v Iráku a opatřeními na získání peněz.

Náklady na mzdy a na platy a související náklady vzrostly v porovnání s rokem 2002 v roce 2003 o 3,3%, o 97 milionů USD, jako důsledek nárůstu nákladů na důchody a vyšších platebních sazeb způsobených především nárůstem seniority, což bylo částečně upraveno 3,8% snížením průměrného počtu pracovníků na hlavních trasách. Mzdy, platy a související náklady by byly v roce 2003 o 50 milionů USD vyšší, kdybychom s platností od 12. listopadu 2003 nedekonsolidovali Holdings. Náklady na palivo se oproti roku



2002 v roce 2003 zvýšily o 22,7%, o 232 milionů USD. Průměrná cena za galon paliva na hlavní trase se oproti roku 2002 v roce 2003 zvýšila o 24,6%, z 69,97 centů na 87,18 centů. Spotřeba paliva na hlavních trasách se v důsledku snížení počtu letů a díky letadlům, která palivo využívají efektivněji, snížila o 3,0%. I přes dekonsolidaci Holdings se náklady na palivo na regionálních linkách zvýšily o 43 milionů USD a to kvůli nárůstu počtu letů a vyšší ceně paliva. Náklady na údržbu, materiál a opravy se v roce 2003 oproti roku 2002 zvýšily o 6,9%, o 33 milionů USD, což vyplynulo ze zvýšení smluvních hodinových sazeb za údržbu motorů, vyšší celkové údržby a většímu množství používaných regionálních letadel. Kdybychom s platností od 12. listopadu 2003 nedekonsolidovali Holdings byly by náklady na údržbu, materiál a opravy v roce 2003 o 19 milionů USD vyšší. Náklady na zakázky byly v roce 2003 oproti roku 2002 o 30,2%, o 64 milionů USD, nižší především kvůli zrušení domácích prodejních míst v roce 2002 a snížení počtu prodejních míst na mezinárodní úrovni. Ostatní provozní náklady se snížily o 13%, o 147 milionů USD, jako důsledek nižších nákladů na pojištění a úsporných opatření. Kdyby nedošlo k dekonsolidaci Holdings s platností od 12. listopadu 2003, byly by tyto náklady v roce 2003 o 21 milionů USD vyšší.

Platby ExpressJetu podle dohody o prodeji kapacity, dříve zrušené konsolidací, jsou zapsány jako regionální čistý příjem za kapacitu počínaje 12. listopadem 2003, dnem, kdy jsme dekonsolidovali Holdings. Navíc k platbám za prodej kapacity čistý regionální prodej kapacity také zahrnuje náklady na palivo firmy ExpressJet s nárůstem ceny (66,0 centů na galon v roce 2003) zahrnutém v dohodě o prodeji kapacity a přidružené dohodě o prodeji paliva a čistý příjem z pronájmu letadel, které pronajímáme firmě ExpressJet.

Minoritní úroky za rok 2003 v hodnotě 49 milionů USD reprezentovaly část čistého příjmu Holdings z čistého jmění Holdings, které nám od 12. listopadu, dne kdy jsme dekonsolidovali Holdings, nepatří. Toto množství vyplývá z výsledků provozu Holdings dle dohody o prodeji kapacity. Na základě této dohody platíme firmě ExpressJet za naplánované hodiny na základě výše dohodnuté formulace. Transakce mezi námi a Holdings nebo ExpressJetem dle dohody o prodeji kapacity před dekonsolidací byly z konsolidované finanční zprávy vyřazeny.

**Porovnání roku 2002 a 2001.** V porovnání s rokem 2001 klesl výdělek na cestujícího v roce 2002 o 7,0%, o 595 milionů USD, což bylo způsobeno především poklesem provozu a výnosu v důsledku teroristických útoků 11. září 2001, stejně tak jako i nadále slabou ekonomikou. V porovnání s rokem 2001 byl výnos v roce 2002 nižší o 6,4%. Oproti roku 2001 vzrostl v roce 2002 příjem za přepravu nákladu, pošty a další příjem o 5,5%, 28 milionů USD, především díky nárůstu poplatků za nájem letadel a poplatků cestujících, což bylo na druhou stranu opět vyrovnáno novými bezpečnostními regulacemi, které zapříčinili snížení množství přepravované pošty.

V porovnání s rokem 2001 klesly v roce 2002 náklady na palivo o 16,8%, o 206 milionů USD. Průměrná cena za galon paliva klesla o 10,6% z 78,24 centů na galon v roce 2001 na 69,97 centů za galon v roce 2002. Spotřeba paliva klesla o 9,1% především kvůli sníženému počtu letů v současných podmínkách leteckého průmyslu a díky lepšímu využití paliva naší novou letadlovou flotilou. V porovnání s rokem 2001 vzrostly v roce 2002 poplatky za přistání a ceny dalších pronájmů o 9,0%, o 52 milionů USD, především v důsledku zvýšení poplatků za přistání způsobených nárůstem sazeb a zvýšením poplatků za pronájem příslušenství, které je z části možno připsat dokončení projektu „Global Gateway“ na letišti Liberty International. Náklady na údržbu, materiál a na opravy v roce 2002 v porovnání s rokem 2001 klesly o 16,2%, o 92 milionů USD, především díky nahrazení starých letounů novými, které mají v zásadě menší nároky na údržbu. Rezervační poplatky, slevy za použití kreditní karty a slevy byly v roce 2002 v porovnání s rokem 2001 nižší o 14,6%, 65 milionů USD, především kvůli snížení poplatků za použití kreditní karty jako důsledek nižších příjmů. Náklady na zakázky se v roce 2002 oproti roku 2001 o 41,8%, o 152 milionů USD, snížily a to v důsledku zrušení domácích prodejních míst a nižších příjmů. Náklady na služby cestujícím se v roce 2002 oproti roku 2001 o 14,7%, o 51 milionů, snížily a to především díky zlepšené manipulaci se zavazadly a snížení nákladů na stravu v důsledku sníženého počtu cestujících. Úrokové výdaje se v roce 2002 oproti roku 2001 zvýšily o 19,6%, o 61 milionů USD, což bylo způsobeno nárůstem dlouhodobých dluhů, které vznikly především na základě koupě nových letadel. Úrokový příjem se v roce 2002 v porovnání s rokem 2001 snížil o 46,7%, o 21 milionů USD, a to kvůli nižším úrokovým sazbám.

### **Likvidita a zdroje kapitálu**

K 31. prosinci 2003 jsem disponovali 1,6 miliardou USD v konsolidované hotovosti, peněžních ekvivalentech a krátkodobých investicích, což je o 258 milionů USD více než 31. prosince 2002. Stav financí k 31. prosinci 2002 zahrnoval i 121 milionů USD v hotovosti držené firmou Holdings. Hotovost firmy Holdings již není do konsolidované zprávy k 31. prosinci 2003 začleněna, neboť firma Holdings již

není nadále konsolidovaná s leteckou společností Continental. K 31. prosinci 2003 jsme disponovali 170 miliony USD v omezených peněžích, s čímž je počítáno jako s jistotou na krytí přepokládaných kompenzačních nároků zaměstnanců v budoucnu, akreditivů, provozních dluhopisů a dohod o změně úrokové sazby. Na konci prvního čtvrtletí roku 2004 očekáváme, že hotovost, peněžní ekvivalenty a krátkodobé investice (včetně omezených peněz) dosáhnou 1,5 miliardy USD.

K 31. prosinci 2003 jsme měli přibližně 6,0 miliard USD v dlouhodobých pohledávkách (včetně pohledávek s krátkodobou splatností) a v závazcích z pronajatého majetku. V této době nedisponujeme žádným dalším kapitálem a všechna naše jindy velmi snadno použitelná aktiva jsou v současné době zatížena dluhem.

Máme další velké závazky na značné kapitálové výdaje, včetně koupě nových letounů. Hlavní výdaje v roce 2003 činily v součtu 205 milionů USD nebo 153 milionů USD při snížení o zálohy, které budou vyplaceny zpět. Hlavní projektové náklady se skládají z 90 milionů USD na letku, 125 milionů USD výloh netýkajících se letky a z 50 milionů USD na rotační části a kapitalizované úroky.

K 31. prosinci 2003 jsme měli pevné závazky na koupi 63 letadel Boeing za odhadovanou cenu 2,4 miliard USD a možnost koupě dalších 84 letadel Boeing. K 31. prosinci 2003 měla firma ExpressJet pevné závazky na koupi 50 regionálních proudových letadel od firmy Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. („Embraer“) za odhadovanou cenu 1,0 miliardy USD. Viz poznámka 8 přiložená ke zkrácené konsolidované finanční zprávě.

Očekáváme, že budeme financovat náš budoucí kapitál, a že splníme závazky díky interně vygenerovaným zásobám spolu s všeobecnými firemními financemi a transakcí financujících letadla. Přesto nemáme žádné jistoty, že budeme mít dostatek financí na všechna letadla a další hlavní výlohy nebo, že, pokud to bude nutné, budeme schopni naše hlavní závazky odložit nebo dojednat naše kapitálové závazky jinak.

## Letecké vybavení

Typ letadla	Celkový počet	Vlastněné	Pronajaté	Objednané	Volby	Počet sedadel ve standardním rozestavení	Průměrný věk (v letech)
777-200 ER	18	6	12	-	1	283	4,3
767-400ER	16	14	2	-	-	235	2,3
767-200ER	10	9	1	-	-	174	2,8
757-300	4	4	-	5	-	210	2,0
757-200	41	13	28	-	-	183	6,9
737-900	12	8	4	3	24	167	2,3
737-800	81	26	55	40	35	155	3,6
737-700	36	12	24	15	24	124	5,0
737-500	63	15	48	-	-	104	7,7
737-300	51	14	37	-	-	124	17,3
MD-80	23	6	17	-	-	141	17,8
Letadla na hlavních trasách	355	124	228	63	84		7,6
ERJ-14XR	54	-	54	50	100	50	1,0
ERJ-145	140	18	122	-	-	50	3,6
ERJ-135	30	-	30	-	-	37	3,3
Letadla na regionálních trasách	224	18	206	50	100		2,9
Celkem	579	145	434				5,8

## ZKRÁCENÝ KONSOLIDOVANÝ VÝKAZ O ČINNOSTI

(v milionech, kromě údajů o akciích)	K 31. prosinci roku		
	2003	2002	2001
<b>Provozní výnos:</b>			
Cestující	\$ 8 135	\$ 7 862	\$ 8 457
Nákladní doprava, pošta a další	735	540	512
	8 870	8 402	8 969
<b>Provozní náklady:</b>			
Platy, mzdy a související výlohy	3 056	2 959	3 021
Letadlové palivo	1 255	1 023	1 229
Nájmy letadel	896	902	903
Poplatky za přistání a další poplatky za nájem	620	633	581
Údržba, materiál a opravy	509	476	568
Odpisy hmotného a nehmotného majetku	444	444	467
Rezervační poplatky, slevy za kreditní kartu a slevy	377	380	445
Služby/Servis cestujícím	297	296	347
Nákup regionální kapacity, netto	153	-	-
Zakázky	148	212	364
Další	988	1 135	1 193
Refundace bezpečnostního poplatku	(176)	-	-
Grant na Stabilizační zákon	-	12	(417)
Poškození letky, ztráty a další zvláštní poplatky	100	242	124
	8 667	8 714	8 825
<b>Provozní zisk (ztráta)</b>	<b>203</b>	<b>(312)</b>	<b>144</b>
<b>Neprovozní zisk (náklady):</b>			
Úrokový výdaj	(393)	(372)	(311)
Zhodnocené úroky	24	36	57
Úrokový příjem	19	24	45
Výnos z dispozice na akciích firmy ExpressJet Holdings	173	-	-
Vlastní jmění z příjmů (ztráta) členů	23	8	(20)
Další, netto	152	(15)	(45)
	(2)	(319)	(274)
<b>Příjem (ztráta) před zdaněním a menšinový vlastní kapitál</b>	<b>201</b>	<b>(631)</b>	<b>(130)</b>
Benefit daně z příjmu (náklady)	(114)	208	35
Menšinový vlastní kapitál/úroky	(49)	(28)	-
<b>Čistý příjem (ztráta)</b>	<b>\$ 38</b>	<b>\$ (451)</b>	<b>\$ (95)</b>
<b>Základní a zředěné příjmy (ztráta) na akcii</b>	<b>\$ 0,58</b>	<b>\$ (7,02)</b>	<b>\$ (1,72)</b>
<b>Akcie využité pro výpočet:</b>			
Základní	65,4	64,2	55,5
Zředěné	65,6	64,2	55,5

## ZKRÁCENÁ KONSOLIDOVANÁ ROZVAHA

(v milionech)	2003	31. prosince 2002
<b>AKTIVA</b>		
Oběžná aktiva:		
Hotovost a peněžní ekvivalenty	\$ 999	\$ 983
Omezené peníze a peněžní ekvivalenty	170	62
Krátkodobé investice	431	297
Debetní položky, netto	403	378
Náhradní díly a zásoby, netto	191	248
Platby předem a další	392	310
<b>Celková oběžná aktiva</b>	<b>2 586</b>	<b>2 278</b>
Majetek a vybavení, netto	6 488	6 968
Trasy a letištní operační trasy	874	902
Další aktiva, netto	701	493
<b>Celková aktiva</b>	<b>\$ 10 649</b>	<b>\$ 10 641</b>
<b>PASIVA</b>		
Krátkodobé dluhy:		
Běžné splátky a kapitálový pronájem	\$ 422	\$ 493
Splatné účty	840	930
Pasiva letového provozu	957	882
Naběhnutá další pasiva	647	621
<b>Celkové krátkodobé dluhy</b>	<b>2 866</b>	<b>2 926</b>
Dlouhodobé dluhy a pronájem	5 558	5 471
Naběhlé penzijní závazky, odložená daň z příjmu a další	1 433	1 465
Závazky a nepředvídané okolnosti		
Menšinová účast a splatitelné preferenční akcie pobočky	-	12
Čisté jmění akcionářů:		
Kmenové akcie třídy B	1	1
Dodatečný vložený kapitál	1 401	1 391
Nerozdělený zisk	948	910
Akumulovaná další celková ztráta	(417)	(395)
Vlastní akcie	(1 141)	(1 140)
<b>Celkové čisté jmění akcionářů</b>	<b>792</b>	<b>767</b>
<b>Celková pasiva a čisté jmění akcionářů</b>	<b>\$ 10 649</b>	<b>\$ 10 641</b>

## ZKRÁCENÝ KOSOLIDOVANÝ VÝKAZ PENĚŽNÍCH TOKŮ

(v milionech)	2003	K 31. prosinci	
		2002	2001
<b>Tok peněz z provozních aktivit:</b>			
Čistý příjem (ztráta)	\$ 38	\$ (451)	\$ (95)
Přepočet na srovnání čistých příjmů (ztráta) a čisté hotovosti hrazený operačními aktivitami:			
Daně z příjmu příštích období	101	(179)	(40)
Odpis hmotného a nehmotného majetku	444	444	467
Dispozice letky/ztráty z poškození	100	242	61
Zisky z prodeje investic	(305)	-	-
Ostatní, netto	(59)	4	51
Změny v provozních aktivech a pasivech, netto	23	(106)	123
<b>Čistá hotovost použitá na investiční činnost</b>	<b>342</b>	<b>(46)</b>	<b>567</b>
<b>Peněžní toky z provozní činnosti:</b>			
Investiční výdaje	(205)	(539)	(568)
Kupní vklady vrácené (zaplacené) na dodaná letadla	52	146	(95)
Výlohy na krátkodobé investice	(134)	(56)	(96)
Příjem z prodeje ExpressJet Holdings, netto	134	447	-
Příjmy z prodeje investic spojených s internetem	76	-	-
Příjmy z dispozice majetku a zařízení	16	9	11
Ostatní	53	(43)	(26)
<b>Čistá hotovost užitá na investiční činnost</b>	<b>(8)</b>	<b>(36)</b>	<b>(774)</b>
<b>Peněžní toky z provozní činnosti:</b>			
Příjmy z umoření dlouhodobých závazků, netto	559	596	436
Platby dlouhodobých závazků a kapitálních pronájmů	(549)	(383)	(367)
Prodej běžných akcií	-	-	(451)
Příjmy z prodeje běžných akcií	5	23	241
Nárůst omezených peněz k pokrytí akreditivů	(108)	(32)	(22)
Ostatní	-	-	(11)
<b>Čistá hotovost (na) z financování</b>	<b>(93)</b>	<b>204</b>	<b>(174)</b>
Vliv dekonsolidace firmy ExpressJet na hotovost	(225)	-	-
<b>Čistý nárůst (pokles) peněz a peněžních ekvivalentů</b>	<b>16</b>	<b>122</b>	<b>(381)</b>
Peníze a peněžní ekvivalenty – na počátku období	983	861	1 242
<b>Peníze a peněžní ekvivalenty – na konci období</b>	<b>\$ 999</b>	<b>\$ 983</b>	<b>\$ 861</b>
<b>Dodatečné informace o peněžních tocích:</b>			
Zaplacené úroky	\$ 374	\$ 345	\$ 314
Daň z příjmu (splaceno)	\$ 13	\$ (31)	\$ (4)
<b>Investiční a finanční činnost nemající vliv na hotovost:</b>			
Majetek a zařízení získané umořením dlouhodobých závazků	\$ 120	\$ 908	\$ 707
Vyvolané závazky kapitálovým pronájmem	\$ 22	\$ 36	\$ 95
Příspěvní akcií firmy ExpressJet na penzijní plán	\$ 100	\$ -	\$ -

## POZNÁMKY KE ZKRÁCENÉ KONSOLIDOVNÉ FINANČNÍ ZPRÁVĚ

### POZNÁMKA 1 Důležitá účetní ustanovení

Společnost se řídí účetními postupy všeobecně přijímanými ve Spojených státech. Některé z postupů zahrnují volbu mezi alternativami a výběr způsobů, které jsou popsány v revidované finanční zprávě firmy zahrnuté do plné moci na rok 2004 pro výroční setkání akcionářů (plná moc k hlasování).

Přiložené zkrácené konsolidované finanční informace a následující poznámky jsou souhrnem těch, zahrnutých v revidované konsolidované finanční zprávě firmy včetně plné moci.

### POZNÁMKA 2 Investice do ExpressJet a smlouva o regionálním prodeji kapacity

*Investice do ExpressJet.* V dubnu 2002 prodala firma ExpressJet Holdings, Inc. („Holdings“), námi v tu dobu plně vlastněná pobočka a výhradní akcionář firmy ExpressJet, která vystupuje jako „Continental Express“, 10 milionů kmenových akcií za první veřejně oznámenou nabídku. Kromě toho bylo námi prodáno 20 milionů kmenových akcií firmy Holdings v nabídce za 300 milionů USD. V souvislosti s tímto prodejem klesl náš podíl ve firmě Holdings na 53%. V průběhu třetího čtvrtletí jsme prodali přibližně 9,8 milionů kmenových akcií firmy Holdings firmě Holdings, čímž jsme snížili náš podíl ve firmě Holdings z 53% na 44,6%. Těmito výnosy jsme přispěli do našeho primárně učeného benefičního penzijního plánu. Do tohoto plánu jsme dále investovali 7,4 milionů kmenových akcií firmy Holdings, čímž jsme snížili náš podíl v této firmě na 30,9%. V souvislosti s těmito transakcemi jsme zaznamenali zisk činící 173 milionů USD. Nezávislý zplnomocněnec určeného benefičního penzijního fondu postupně rozprodal část akcií firmy Holdings kterými jsme do penzijního plánu přispěli. V důsledku těchto prodejů na penzijní plán kleslo k 12. listopadu 2003 množství akcií firmy Holdings námi vlastněnými a začleněnými do penzijního plánu pod 41%, což je hranice, kdy se nadále nepodílíme na konsolidaci firmy Holdings. Tedy od tohoto data jsme dekonsolidovali firmu Holdings.

Od 12. listopadu jsme tedy zodpovědní a náš podíl ve firmě Holdings metodou ekvivalence podle účetních metod zakotvených v APB Opinion No. 18, „The Equity Method of Accounting for Investments in Common Stock“, což odpovídá více, než to, že by jsme konsolidovali firmu Holdings. V souladu s dohodou o prodeji kapacity s firmami Holdings a ExpressJet prodáváme celou sedadlovou kapacitu firmy ExpressJet a jsme zodpovědní za její celkový prodej. V důsledku toho pokračujeme i po dekonsolidaci v zaznamenávání souvisejících výnosů a nákladů na cestujícího, které jsou zahrnuty jako oddělené provozní náklady do plateb týkajících se dohody o prodeji kapacity. Primárním účinkem dekonsolidace firmy Holdings z finanční zprávy je pokles krátkodobých aktiv, především kvůli snížení hotovosti firmy Holdings (dříve eliminované konsolidací), nárůst dlouhodobých dluhů a snížení příjmu z provozu, což je důsledkem vyloučení příjmu z provozu firmy Holdings z naší zprávy o činnosti. Tento pokles příjmu z provozu je kompenzován nárůstem příjmů z neprovozní činnosti z výnosů našeho jmění ve firmě Holdings, za předpokladu, že vlastnický úrok zůstane konstantní. Také je třeba dodat, že po dekonsolidaci již nadále nezaznamenáváme výnosy z menšinového vlastnictví ani do rozvahy ani do zprávy o činnosti.

I nadále jsme vlastníky 16,7 milionů kmenových akcií firmy Holdings, které měli k 31. prosinci 2003 tržní hodnotu 251 milionů USD. V současné době neplánujeme zůstat dlouhodobými akcionáři firmy Holdings. Podle podmínek na trhu máme do budoucna v plánu část z těchto kmenových akcií firmy Holdings prodat nebo je jinak využít.

*Dohoda o prodeji kapacity s firmou ExpressJet.* Dle dohody o prodeji kapacity létá v současné době společnost ExpressJet se všemi svými letadly (což jsou všechna regionální letadla) v našem zájmu a my provozujeme plánování letů, ceny letenek a sedadlovou kapacitu těchto letů. Odměnou za provoz těchto letů a plnění dalších závazků dle dohody platíme za každý naplánovaný blok hodinovou mzdu na základě dohodnutého systému. Dle dohody získáváme výnos z přepravy cestujících a nákladů každého letu a jsme zodpovědní za všechny náklady spojené s výnosy včetně zakázek, rezervací, cateringu a za náklady spojené s výdejem letenky cestujícímu. Po dekonsolidaci firmy Holdings, tedy od 12. listopadu 2003, jsou veškeré platby firmě ExpressJet dle dohody do konsolidované zprávy o činnosti zapisovány jako regionální prodej kapacity. Před dekonsolidací nebyly tyto platby do konsolidované finanční zprávy zahrnuty a výnosy

z menšinového vlastnictví ve firmě Holdings byly zapisovány do konsolidované zprávy o činnosti jako srážka na základě nezávislého výdělků firmy Holdings dle dohody o prodeji kapacity.

Dle dohody platíme firmě ExpressJet základní poplatek za každou naplánovanou blokovou hodinu na základě dohody, která má platnost do 31. prosince 2004. Dohoda je postavená tak, aby poskytla firmě ExpressJet provozní rezervu přibližně 10% než vezme v úvahu změny v některých cenách a nákladech, které jsou jimi kontrolovatelné a jejichž nejdůležitější součástí jsou mzdy, platy a benefity. Naše platby firmě ExpressJet dosáhly 1,3 miliardy USD, 1,1 miliardy USD a 980 milionů USD v roce 2003, 2002 a 2001 (v tomto pořadí).

Dohoda vyprší 31. prosince 2010, ale umožňuje nám dohodu ukončit kdykoli po 31. prosinci 2006 s dvanácti měsíční výpovědní lhůtou, nebo kdykoli bez ohlášení z důvodů uvedených v dohodě. Máme možnost prodloužení dohody až na další čtyři pětiletá období končící 31. prosincem 2030 s dvaceti čtyř měsíční výpovědní lhůtou.

### POZNÁMKA 3 Dlouhodobý dluh

Dlouhodobé pohledávky k 31. prosinci jsou shrnuty následovně (v milionech):

	2003	2002
<b>ZABEZPEČENÉ</b>		
Splatné směnky, úrokové sazby od 5,0% do 8,0%, splatné do 2019	\$ 3 268	\$ 3 446
Proměnlivě úročené půjčky, splatné do 2015	1 434	1 203
Retailové bankovníctví	-	190
Ostatní	17	48
<b>NEZABEZPEČENÉ</b>		
Dříve splatné směnky, úrokové sazby 8,0%, splatné v roce 2005	195	195
Převeditelné směnky, úrokové sazby 4,5%, splatné v roce 2007	200	200
Převeditelné směnky, úrokové sazby 5,0%, splatné v roce 2023	175	-
Převeditelné mladší podřízené dluhopisy, úrokové sazby 6,0%, splatné v roce 2030	248	250
Ostatní	120	124
	<b>5 657</b>	<b>5 656</b>
Méně: splatné v současné době	397	468
<b>Celkem</b>	<b>\$ 5 260</b>	<b>\$ 5 188</b>

Splatnost dlouhodobých pohledávek v následujících pěti letech je následující (v milionech):

K 31. prosinci,	
2004	\$ 397
2005	646
2006	494
2007	845
2008	569

V červnu roku 2003 jsme vydali pětiprocentní převeditelné směnky v hodnotě 175 milionů USD splatné v roce 2023. Směnky jsou převeditelné na naše kmenové akcie třídy B za počáteční převodní cenu 20 USD za akcii za určitých podmínek převodu. Směnky jsou na základě našeho rozhodnutí směnitelné za hotovost 18. června 2010 nebo po tomto datu za narostlou nominální hodnotu a nezaplacený úrokový výnos, pokud je nezaplacen.

V prvním čtvrtletí roku 2002 jsem vydali 4,5%-ní převeditelné směnky v hodnotě 200 milionů USD splatné 1. února 2007. Směnky jsou převeditelné na naše kmenové akcie za počáteční převodní cenu 40 USD za akcii. Směnky jsou na základě našeho rozhodnutí směnitelné 5. února 2005 nebo po tomto datu za speciální odkupní ceny.

V listopadu 2000 dokončil „Continental Airlines Finance Trust II“ a „Delaware statutory business trust“ („Trust“), jejichž všech cenných papírů jsme vlastníky, umístění pěti milionů 6%-ních převeditelných prioritních cenných papírů „Term Income Deferrable Equity Securities“ („TIDES“). TIDES mají likvidní hodnotu 50 USD za jeden výhradní cenný papír a jsou kdykoli převeditelné na základě rozhodnutí držitele na kmenové akcie třídy B za převodní cenu 60 USD za jednu kmenovou akcii třídy B (což je přibližně 0,8333 akcie třídy B za každý výhradní cenný papír). Úroky na výhradní cenné papíry jsou placené Trustem za každoroční sazbu 6% z likvidní hodnoty 50 USD za výhradní cenný papír. Základní aktiva trastu jsou 6%-ní dluhopisy „Convertible Junior Subordinated Debentures“ („Convertible Subordinated Debentures“) s agregátním hlavním množstvím 248 milionů USD vydaných námi k 31. prosinci 2003 a platných do 16. listopadu 2030. Převeditelné dluhopisy jsou námi splatitelné po částech nebo dohromady 20. listopadu 2003 nebo po tomto datu za určené odkupní ceny. Jestliže odkoupíme převeditelné dluhopisy, Trust musí odkoupit TIDES za úhrnnou likvidní hodnotu shodnou s úhrnnou hodnotou převeditelných dluhopisů. Jinak budou TIDES odkoupeny po splatnosti převeditelných dluhopisů, nebyli-li dříve převedené.

#### POZNÁMKA 4 Leasingy

Najímáme určitá letadla a další aktiva podle opatření pro dlouhodobý leasing. Další aktiva na leasing zahrnují nemovitý majetek, letiště, zařízení terminálu, prodejní kanceláře, úklidová zařízení, školící centra a běžné kanceláře. Většina leasingových dohod umožňuje jak jejich prodloužení, tak koupi. Možnost koupě je většinou aktuální na konci doby leasingu za v té době běžnou tržní hodnotu. Leasingy nezahrnují garanci zbytkové hodnoty. K 31. prosinci 2003 byly budoucí minimální leasingové splátky dle kapitálového leasingu a naplánované budoucí minimální povinné platby za leasingové nájmy dle provozních nájmu, které mají počáteční nebo zbývající nezrušitelné leasingové podmínky v rozdílu jednoho roku následující (v milionech):

K 31. prosinci,	kapitálový leasing	letadla	Operativní leasing netýkající se letadel
2004	\$ 44	\$ 897	\$ 360
2005	46	975	362
2006	39	864	365
2007	40	833	367
2008	45	811	354
další roky	473	6 988	5 675
celkové minimální leasingové splátky	687	\$ 11 368	\$ 7 483
Méně: částka účasti	364		
Současné množství kapitálových leasingů	323		
Méně: v současnosti platné závazky	25		
Dlouhodobé kapitálové leasingy	\$ 298		

#### POZNÁMKA 5 Akciové plány a ocenění

Následující tabulka shrnuje možnosti transakcí podle akciových motivačních plánů (data o akciích v tisících):

	Volby	2003 Vážený průměr realizační ceny	Volby	2002 Vážený průměr realizační ceny	Volby	2001 Vážený průměr realizační ceny
Nezaplacené						
na začátku roku	6 871	\$ 18,28	980	\$ 36,34	7 468	\$ 37,30
Povolený	296	\$ 15,00	6 079	\$ 15,82	1 651	\$ 49,47
Uskutečněný	(306)	\$ 15,62	(65)	\$ 28,04	(1,612)	\$ 31,48
Zrušený	(392)	\$ 24,82	(123)	\$ 35,45	(6 527)	\$ 41,96
Nezaplacené						
na konci roku	6 469	\$ 17,86	6 871	\$ 18,28	980	\$ 36,34
Volby						
vykonatelné						
na konci roku	5 018	\$ 18,27	3 856	\$ 19,61	711	\$ 35,66



#### POZNÁMKA 6 Plán zaměstnaneckých benefitů

Následující tabulka ukazuje změnu stanoveného benefitního penzijního plánu v plánovaném závazku (v milionech) k 31. prosinci,

	2003	2002
Nakumulované benefitní závazky	\$ 1 957	\$ 1 587
Plánované benefitní závazky na začátku roku	\$ 2 059	\$ 1 543
Servisní náklady	156	114
Podílové náklady	134	114
Dodatky k plánu	5	14
Účetní ztráty	193	399
Zaplacené benefity	(188)	(125)
Plánované benefitní závazky na konci roku	\$ 2 359	\$ 2 059

Následující tabulka ukazuje změnu stanoveného benefitního penzijního plánu v tržní hodnotě aktiv plánu (v milionech) k 31. prosinci,

	2003	2002
Tržní hodnota aktiv plánu za začátku roku	\$ 866	\$ 956
Skutečný výnos (ztráta) za aktiva plánu	218	(115)
Příspěvek zaměstnavatele	384	150
Zaplacené benefity	(188)	(125)
Tržní hodnota aktiv plánu na konci roku	\$ 1 280	\$ 866

Čisté periodické náklady na stanovený penzijní benefit k 31. prosinci včetně následujících položek (v milionech):

	2003	2002	2001
Servisní náklady	\$ 156	\$ 114	\$ 94
Podílové náklady	134	114	117
Očekávaný návrat za aktiva plánu	(72)	(95)	(118)
Umoření primárních servisních nákladů	20	19	22
Umoření neurčených účetních ztrát	90	33	12
Čisté periodické náklady na benefity	\$ 328	\$ 185	\$ 127

Naše požadavky na minimální financování nejsou očekávané významné. Přesto v současné době hodláme udržovat plány na 90% financování krátkodobých závazků, což znamená příspěvek na penzijní plán ve výši přibližně 300 milionů USD v roce 2004. Naše zásada financovat nepřispěvkový stanovený benefitní penzijní plán ve shodě s požadavky americké daňové správy („IRS“).

Stanovený příspěvek 401 (k) zaměstnaneckých úspor zahrnuje všechny domácí zaměstnance. Firemní doplňující příspěvky jsou placeny v hotovosti. K 31. prosinci let 2003, 2002 a 2001 byli celkové náklady na stanovený příspěvkový plán 35 milionů USD, 36 milionů USD a 34 milionů USD, v tomto pořadí.

#### POZNÁMKA 7 Speciální položky

*Ztráta ze snížení hodnoty letky a ostatní speciální poplatky.* V letech 2003, 2002 a 2001 jsme zaznamenali ztráty ze snížené hodnoty letky, což bylo částečně způsobeno teroristickým útokem 11. září 2001 a nepříznivými následky.

V roce 2003 jsme zaznamenali ztráty ze snížené hodnoty letky a ostatních speciálních položek 100 milionů USD. Tento poplatek zahrnuje 44 milionů USD na znehodnocení naší vlastněné flotily MD-80, 21 milionů USD spojených s budoucími pohledávkami na nájem a kondici na pět dříve zakotvených letadel na leasing letky

MD-80, 21 milionů USD odpisu tržní hodnoty náhradních dílů v zásobě nastálo zakotvených letek a 14 milionů spojených s odložením dodání letadel.

Během roku 2002 jsme zaznamenali speciální náklady v celkové výši 242 milionů USD, které souviseli především s poškozením vlastních letadel MD-80 a ATR-42 a nárůstem budoucích nákladů na letadla DC 13-30, MD-80, ATR-42 a EMB-120 která jsou v leasingu a po celou dobu zakotvená nebo byla zakotvená podobu 12 měsíců po zaplacení poplatků.

V roce 2001 jsme zaznamenali speciální náklady ve výši 124 milionů USD včetně přibližně 61 milionů USD ztát z poškození letky DC 10-30, ATR-42, EMB-120 a Boeingu 747 a 727 a náhradní díly a 29 milionů USD spojené s náklady na nabídnuté odchody zaměstnanců a vyčlenění peněz pro zaměstnance na nucené dovolené jako důsledek snížení provozu po teroristické útoku 11. září 2001.

*Refundace poplatku za bezpečnost.* V květnu roku 2003 jsem obdrželi od americké vlády 176 milionů USD na základě zákona „Emergency Wartime Supplemental Appropriations Act“, který vešel v platnost v dubnu roku 2003. Tato suma je refundace našeho podílu z sumy zaplacené americkými leteckými společnostmi od uzákonění legislativy společně s dalšími položkami.

*Grant podle stabilizačního zákona.* 21. září 2001 schválil kongres a následně podepsal prezident zapsání ustanovení o Bezpečnosti letecké dopravy a stabilizačního systému („stabilizační zákon“) do zákona. Toto ustanovení mimo jiné stanoví 5 miliard USD kompenzace americkým leteckým společnostem za ztráty jim vzniklé v důsledku teroristického útoku 11. září 2001. Grant byl určen na přímé ztráty počínající 11. zářím 2001, což bylo stanoveno federálním úřadem pro civilní letectví (FAA), a na přírůstkové ztráty vzniklé do 31. prosince 2001 v přímém důsledku teroristických úroků. V roce 2002 jsme na základě naší finální žádosti obdrželi od americké vlády 12 milionů USD na odepsání pohledávek. Na základě tohoto ustanovení jsme obdrželi grant v celkové výši 405 milionů USD.

*Ostatní neoperační zisky.* V listopadu roku 2003 jsme prodali všechny naše investice ve firmě Hotwire, Inc. za 42 milionů USD v hotovosti, což znamenalo zisky 40 milionů USD. 19. prosince 2003 jsme prodali přibližně 28% investic ve firmě Orbitz v souvislosti s jejich původní veřejnou nabídkou („IPO“), což znamenalo snížení našeho podílu ve firmě Orbitz ze 13% přibližně na 9%. Celková výše původní investice do firmy Orbitz byla přibližně 29 milionů USD a podle ocenění IPO se její hodnota od března roku 2000 zvýšila na 100 milionů USD. Prodali jsme 1,3 milionů kmenových akcií firmy Orbitz z celkového počtu 4,9 milionů a všechny námi vlastněné prioritní akcie firmy Orbitz z čehož nám vzešel celkový výnos 34 milionů USD čistého zisku bez diskontní taxace. Výnos na tomto prodeji činil 32 milionů USD.

Před IPO jsme zodpovídali za investici ve firmě Orbitz pomocí ekvivalenční metody účetnictví založenou na volicích právech a zastoupení rady. Jako součást IPO jsme se vzdali dvou míst v radě firmy Orbitz a změnili jsme některé postupy spolkového dozoru firmy Orbitz. V důsledku toho nyní ovládáme investice ve firmě Orbitz ve shodě s SFAS číslo. 115, „Accounting for Certain Investments in Debt and Equity Securities“. Zbývající akcie jsme určily jako „obchodní cenné papíry“, což se zakládá na záměru použít námi vlastněné cenné papíry firmy Orbitz. Proto jsou naše zbývající investice vedeny tržní hodnotou se změnami tržní hodnoty, jak bylo oznámeno ve zprávě o činnosti. Tržní hodnota akcií firmy Orbitz k 31. prosinci 2003 ve výši 76 milionů USD je zahrnuta do konsolidované zprávy o činnosti jako další neoperační zisky, stejně tak jako podíly ve firmách Hotwire a Orbitz.

*Další příjmy.* Prodáváme milový kredit programu „frequent flyer“ účastnícím se partnerům, jako jsou společnosti vydávající kreditní karty, telefonní společnosti, další letecké společnosti, členové aliance, hotely a půjčovny aut. Příjmy z prodeju milových kreditů jsou odloženy a rozpoznány jako výnos na cestujícího v případě přepravy na základě odhadu tržní hodnoty koupených letenek. Výše rozdílu mezi tržní hodnotou letenky je zaznamenána do příjmu a označena jako refundace nákladů na reklamu. Ve čtvrtém čtvrtletí roku 2003 jsme přizpůsobily odhady milových kreditů očekávanému cestovnímu využití na základě někdejšího nárůstu dalších příjmů o 24 milionů USD.

## **POZNÁMKA 8** Závazky a nepředvídané výdaje

*Pořizovací závazky.* Máme značné závazky na kapitálové výdaje, včetně těch na pořízení nových letadel. K 31. prosinci 2003 jsme měli pevné závazky na 63 letadel Boeing za odhadovanou cenu přibližně 2,4 miliardy USD a možnost koupě dalších 84 letadel Boeing. Během druhého čtvrtletí roku 2003 jsme souhlasili s odložením dodání 36 letadel Boeing 737 jejichž doručení bylo původně naplánováno na roky 2005, 2006 a 2007. Tyto letadla budou doručena v roce 2008 a později. V roce 2004 očekáváme převzetí dodávky celkem 16-ti letadel Boeing (včetně pěti 757-300), sedmi letadel Boeing v roce 2005, žádné v roce 2006 a 2007, s tím, že zbývajících 40 letadel typu Boeing bude doručeno v letech 2008 a 2009.

V současné době máme dohody na financování šesti letadel z jedenácti 737-800, jejichž doručení je naplánováno na rok 2004 a všech pěti letadel 757-300 která jsou k dodání v roce 2004, podmíněno běžným podmínkám. V současné době nedisponujeme hotovostí na zaplacení zbývajících letadel. Další finance budou třeba na zabezpečení financování našich kapitálových závazků na pevně sjednané koupě letadel. Nemůžeme zaručit, že budeme mít k dispozici dostatečné finance na objednaná letadla nebo na s tím spojené kapitálové výdaje.

K 31. prosinci 2003 měla firma ExpressJet pevné závazky na koupi 50 regionálních letadel od firmy Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. („Embraer“) za odhadovanou přibližnou cenu 1,0 miliardy USD. V roce 2004 počítá firma ExpressJet s převzetím 21 regionálních letadel. Firma ExpressJet nemá závazek vzít kterékoli z těchto letadel, které nejsou financované třetí stranou a pronajaté nám nebo firmě ExpressJet. Na základě dohody o prodeji kapacity mezi námi a firmou ExpressJet jsme souhlasili s tím, že budeme jako nájemce a pronájemce pronajímat firmě ExpressJet regionální letadla, která jsou podmíněna pevnými kupními závazky firmy ExpressJet. Kromě toho jsme dle dohody o prodeji kapacity s firmou ExpressJet povinni prodat celou kapacitu sedadel poskytnutou doručením těchto nových letadel. Nemůžeme zaručit, že nám množství cestujících umožní plně vytížit regionální letadla, jejichž doručení je firmě ExpressJet plánované do budoucna.

*Finanční podpora a záruky.* Ručíme agregátní základní sumou osvobozenou od daně z příjmů z kupónů ve speciálních zařízeních a z toho účasti v přibližné výši 1,6 miliardy USD. Očekáváme, že se nám dostane dodatečná garance v hodnotě 271 milionů USD v souvislosti se vstupem v platnost kupónů města Houston v prvním čtvrtletí roku 2004. Tyto kupony vydané různými letištními samosprávami, jsou splatné pouze z nájemného, které platíme dle dlouhodobých dohod o pronájmu s příslušnými řídicími orgány. Tato leasingová ujednání jsou v konsolidované finanční zprávě zaúčtována jako operativní leasing.

*Zaměstnanci.* K 31. prosinci 2003 jsme měli přibližně 37 680 zaměstnanců na plný úvazek, z kterých je přibližně 42% reprezentovaných odbory. Ze zaměstnanců, kteří jsou kryti kolektivní vyjednávací dohodou, má v současné době 94% smlouvu ve vyjednávání nebo obdrží upravenou smlouvu v roce 2004. Naši mechanici, které zastupují Teamsters, potvrdili čtyřletou kolektivní dohodu, ve které byli zahrnuti platební změny a reflektovala současný stav průmyslu, v prosinci 2002. Úpravy dohody ve věci platů, provize penzijního a zdravotního pojištění byli zahrnuti 31. prosince 2003. Vyjednávání s Teamsters ohledně těchto bodů bylo zahájeno v prosinci 2003 a stále pokračuje. Pravidla práce a další body smlouvy jsou ustanovena do roku 2006. Společná vyjednávací dohoda s našimi dispečery (kteří jsou zastupováni TWU) se začala upravovat v říjnu roku 2003. Jednání započatá s TWU (Transport Workers Union of America, organizace zastupující zaměstnance veřejné dopravy, leteckých společností, železnice...) v září stále pokračují. Společná vyjednávací dohoda s našimi piloty (které zastupuje letecká pilotní asociace) se začala upravovat v říjnu 2002. Poté co byla jednání z důvodu ekonomických nejistot v důsledku 11. září 2001 odložena, byla jednání znova zahájena v září 2002 a stále pokračují. Společná vyjednávací dohoda s našimi letovými průvodčími, zastupovanými IAM (International Association of Machinists, organizace působící ve více než 200 sektorech průmyslu a poskytující informace o právech zaměstnanců), bude v jednání od října 2004. Stále věříme, že je možno dosáhnout vzájemně přijatelných dohod s těmito zaměstnanci, ačkoli konečný výsledek vyjednávání není v tuto chvíli znám. Jakékoli pracovní vyrušení, které by mělo za následek prodloužení významného omezení letů, by mohlo mít nevhodný dopad na výsledek činnosti a finanční situaci.

*Soudní řízení.* My a některé z našich poboček jsme žalováni v mnohých dalších soudních procesech včetně procesů týkajících se životního prostředí, tato jednání vystupují za normálního běhu činnosti. Zatímco

výsledky těchto soudních procesů a jednání nemůžou být s jistotou předvídaný a mohou mít negativní vliv na naši finanční pozici, výsledky činnosti a oběhu peněz, my jsme po konzultaci s nezávislým právním zástupcem toho názoru, že konečné vyústění takových soudních procesů nebude mít špatný vliv na naši finanční situaci, výsledky činnosti nebo oběh peněz.

**Daně z příjmu.** K 31. prosinci jsem vlastnili daňové NOL v hodnotě 3,0 miliardy USD na federální daň příjmu, které vyprší do roku 2023. Kvůli změně vlastnictví 27. dubna 1993 by mohlo být konečné použití našich NOLs omezené. S ohledem na toto omezení jsme měli rozptýl hodnocení 219 milionů USD k 31. prosinci 2003 a 2002.

IRS je v procesu zkoumání navrácení přeplatků na daních až do roku 1999 a ukázalo se, že by mohla zrušit určité srážky, které jsme reklamovali. Kromě toho začala IRS zkoumat navrácení přeplatků na daních za rok 2000 a 2001. Věříme, že konečné výsledky těchto auditů nebudou mít nevhodný vliv na naše finanční podmínky, likviditu a výsledky činnosti.

#### Měření finančního sladění netýkajícího se GAAP

Měření finančního sladění netýkajícího se GAAP zahrnuté ve výroční zprávě obsahuje následující s ladění k informacím GAAP.

	2003	2002	2001	2000	1999
Provozní náklady na nabídnutou sedadlovou míli	9,36	9,53	9,22	9,68	9,07
Úpravy (centů na nabídnutou sedadlovou míli):					
Méně: ztráty ze zhoršení stavu letky a další speciální náklady	(0,13)	(0,31)	(0,14)	-	(0,09)
Nárůst: refundace poplatku za bezpečnost	0,22	-	-	-	-
Nárůst: Grant stabilizačního ustanovení	-	-	0,50	-	-
Provozní náklady na nabídnutou sedadlovou míli, kromě speciálních položek (v centech) (a)	9,45	9,22	9,58	9,68	8,98

	2003	2002	Nárůst (pokles)
Provozní náklady na nabídnutou sedadlovou míli (v centech)	9,36	9,53	(1,8)%
Úpravy (centů na nabídnutou sedadlovou míli):			
Nárůst (méně): refundace poplatku za bezpečnost, ztráty ze zhoršení stavu letky a další speciální náklady	0,09	(0,31)	
Méně: současná roční cena paliva na nabídnutou sedadlovou míli (b)	(1,40)	-	
Nárůst: současná roční cena paliva za dřívější ceny paliva za nabídnutou sedadlovou míli (b)	1,12	-	
Provozní náklady na nabídnutou sedadlovou míli za konstantní ceny paliva a bez speciálních položek (v centech) (a)	9,17	9,22	(0,5)%

(v milionech)	2003
Čistý příjem	\$ 38
Úpravy (čistý bez daně z příjmu):	
Méně: refundace poplatku za bezpečnost	(111)
Méně: Výnos z držení akcií firmy ExpressJet	(100)
Méně: Výnos z investic ve firmách Orbitz a Hotwire (po zahrnutí souvisejících nákladů na vyrovnání a úpravě tržní hodnoty zbylých investic ve firmě Orbitz)	(83)
Méně: Úprava výnosu kvůli změně v očekávanému umoření prodaných kreditů na mílovné programu frequent flyer	(15)
Nárůst: ztráty ze zhoršení stavu letky a další speciální náklady	62
Čistá ztráta bez speciálních položek (a)	\$ (209)

(a) Finanční opatření poskytují vedení firmy a investorům možnost měřit a monitorovat činnost společnosti Continental konzistentněji.

(b) Cena i dostupnost paliva jsou předmětem ekonomických a politických činitelů a vymykají se tudíž naší kontrole.

## ZPRÁVA VEDENÍ

Společnosti Continental Airlines, Inc. odpovídá za správnost a úplnost finančních informací uvedených v této výroční zprávě. Příložená zkrácená konsolidovaná finanční zpráva byla odvozena od plné verze konsolidované finanční zprávy zahrnuté ve zprávě pro výroční schůzi akcionářů pro rok 2004. Plná verze konsolidované finanční zprávy byla připravena v souladu s účetními principy obecně přijímanými ve Spojených státech a odráží určité soudy a odhady vedení.

Společnost provozuje systém vnitřní kontroly, aby poskytla dostatečné záruky spolehlivosti přípravy finanční zprávy a aby se ujistila, že jejich aktiva jsou chráněná proti ztrátě a neoprávněnému užití. Interní kontrolní program společnosti kontroluje efektivitu vnitřní kontroly a vedení a správní radě doporučuje případná zlepšení. Nezávislí auditoři Ernst & Young LLP mají za úkol kontrolovat finanční zprávu společnosti. Ernst & Young rozumí vnitřnímu kontrolnímu uspořádání a vedou testy a další auditorské postupy o kterých si myslí, že jsou důležité k vyjádření názoru na finanční zprávu, kterou se zabývají. Auditní komise správní rady, složená výlučně z ředitelů, kteří nejsou zaměstnanci společnosti a kteří musí splňovat kritéria nezávislosti určené Newyorskou burzou cenných papírů, zajišťuje na pravidelných schůzích s vedením, interními auditory společnosti a Ernst & Young dozor nad tvorbou finanční zprávy.

Toto jsou základní omezení, která jsou potřebná k účinnosti každého vnitřního kontrolního systému včetně možnosti lidské chyby a obejití nebo přehlížení kontroly. Tedy i dobrý vnitřní kontrolní systém může poskytnout jen přiměřenou jistotu s ohledem na přípravu finanční zprávy. Kromě toho se účinnost vnitřního kontrolního systému může za určitých okolností měnit.



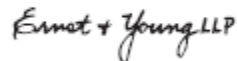
Gordon Bethune  
*Předseda rady a ředitel společnosti*



Jeff Misner  
*Starší vice prezident a finanční ředitel*

## ZPRÁVA NEZÁVISLÝCH AUDITORŮ

Ve shodě s kontrolními standardy obecně přijímanými ve Spojených státech jsme překontrolovali konsolidovanou rozvahu letecké společnosti Continental Airlines, Inc. k 31. prosinci 2003 a 2002 a s tím spojenou konsolidovanou zprávu o činnosti, zprávu o čistém jmění akcionářů, a zprávu o toku peněz ve všech třech letech končících 31. prosincem 2003 (nejsou zde samostatně uvedeny) a v naší zprávě z 20. ledna 2004 vyjadřujeme nekvalifikovaný názor na tyto konsolidované finanční zprávy. Dle našeho názoru jsou informace uvedené v příložené zkrácené konsolidované finanční zprávě uvedeny ve všech bodech přesně a v souladu s konsolidovanou finanční zprávou ze které byly odvozeny.



Houston, Texas  
20. ledna 2004

## INFORMACE PRO AKCIONÁŘE

### HLAVNÍ SÍDLO

Continental Airlines, Inc.  
1600 Smith Street  
Houston, TX 77002

### INFORMACE INVESTORŮM

Pro získání formuláře 10-K  
nebo dalších informací  
navštivte naše internetové  
stránky:  
continental.com/company  
nebo nám napište na adresu:  
Investor Relations,  
Continental Airlines, Inc.,  
P.O.Box 4607  
Houston, TX 77210-4607

### PŘEVODNÍ ZMOCNĚNEC A NOTÁŘ

Mellon Investor Services  
LLC  
85 Challenger Road  
Ridgefield Park, NJ 07660  
Attn: Shareholder Services  
melloninvestors.com  
(888) 711-6201

### NEZÁVISLÍ AUDITOŘI

Ernst & Young LLP  
5 Houston Center  
1401 McKinney  
Houston, TX 77010

### KMENOVÉ AKCIE

Naše kmenové akcie se  
obchodují na Newyorské  
burze cenných papírů pod  
značkou CAL. Následující  
tabulka ukazuje nízké a  
vysoké ceny našich  
kmenových akcií tak, jak  
byly zapsány  
v konsolidovaném převodním  
zpravodajství během roku  
2003 a 2002.

2003	Vysoké	Nízké
4. čtvrtletí	\$ 21,70	\$ 14,49
3. čtvrtletí	\$ 18,87	\$ 12,05
2. čtvrtletí	\$ 15,90	\$ 5,30
1. čtvrtletí	\$ 9,39	\$ 4,16

2002	Vysoké	Nízké
4. čtvrtletí	\$ 9,85	\$ 3,59
3. čtvrtletí	\$ 16,00	\$ 4,80
2. čtvrtletí	\$ 30,50	\$ 14,46
1. čtvrtletí	\$ 35,25	\$ 25,74

K 20. lednu 2004 bylo 21 706  
vlastníků kmenových akcií.  
Nevyplatili jsme žádné  
dividendy v hotovosti a  
v současné době to ani  
neplánujeme. Jedna z našich  
úvěrových dohod, jejíž  
splacení je plánováno na

červenec 2004, omezuje naši  
schopnost vyplácet dividendy  
v hotovosti nebo odkoupit  
základní akciový kapitál  
uvalením minimální  
neomezené hotovosti na nás a  
limitovat množství dividend a  
plateb v případě úhrnu  
s ostatními platbami a  
prodeji.

To že jsme zapsaní do  
obchodního rejstříku  
zajišťuje, že žádné akcie nebo  
základní jmění nebude  
převzeno na člověka, který  
není občanem Spojených  
států amerických, ledaže by  
vlastnické podíly byly  
registrovány na zvláštní  
záznam o akciích. Naše další  
nařízení zajišťují, že žádné  
akcie nebudou zapsané na  
zvláštní záznam o akciích,  
jestliže by množství přesáhlo  
omezení o vlastnictví lidmi,  
kteří nejsou občany  
Spojených států amerických.  
Současné americké právo  
omezuje voličskou moc  
v naší společnosti (a dalších  
amerických leteckých  
společnostech) lidí, kteří  
nejsou občany Spojených  
států na 25%.

ZADNÍ PŘEBAL: PRVNÍ ŘADA (z levé strany doprava): Tracey Bogora – stewardka, David Morse – druhý pilot 737, Laura Widing – starší nákupčí, Rosman David Segovia – agent zákaznického servisu DRUHÁ ŘADA: Dave Bhagudas – motorový technik, Mark Bueford – vedoucí agent zákaznického servisu, Olga Rugio – administrativní koordinátor, Pete Garcia – zaměstnanecký vice prezident, Latinská Amerika, Terry Sims – steward TŘETÍ ŘADA: Dean Hattenberger – ředitel systémových operací, Kelly Strickland – stewardka, Linda Brown – agentka zákaznického servisu, Cassandra Webb – agentka letištního servisu ČTVRTÁ ŘADA: Tod Sisson – agent zákaznického servisu, Joann Hernandez – hlavní zástupce prezidentského klubu, Mandeep Grewal – výkonný ředitelka domácího výnosu, Rhonda McNutt – agentka rezervačního prodeje



**Continental  
Airlines** 

## GLOSÁŘ VYBRANÝCH EKONOMICKÝCH A LETECKÝCH TERMÍNŮ

### A

**accounts payable** – účty věřitelů,  
pohledávky věřitelů  
**accounts receivable** – debetní položky  
**acquired** – získaný  
**act** – zákon  
**adjustment** – adaptace, odsouhlasení  
účtů  
**air traffic liability** – pasiva letového  
provozu  
**airline** – letecká společnost  
**airport hub** – uzlové letiště  
**airport traffic area** – ŘLP (Služba  
řízení letového provozu) okrsek  
letiště, řízený okrsek letiště  
**alliance** – spojení, aliance  
**amortization** – odpis nehmotného  
majetku  
**annual report** – výroční zpráva (o  
hospodaření podniku)  
**assets** – aktiva, celkový majetek  
**assets in bankruptcy** – konkurzní  
podstata

### B

**balance** – zůstatek, stav, bilance,  
rozvaha  
**balance sheet** – rozvaha  
**board of directors** – správní rada  
**booking fees** – rezervační poplatky  
**break even** – být v rovnováze

### C

**capital expenditures** – investiční výdaje  
**capital lease** – kapitálový pronájem,  
dluh leasingu považovaný za  
koupi a prodej při splnění  
určitých kritérií  
**cargo** – zboží, náklad, adj. nákladní  
**cargo agent** – zprostředkovatel dopravy  
nákladů, zástupce dopravce  
nákladů

**cargo air carrier** – letecký dopravce  
nákladů  
**cargo aircraft** – nákladní letadlo  
**cargo attendant** – průvodce nákladu  
**cargo capacity** – nosnost nákladu  
**cargo dispatch** – odbavení nákladu  
(včetně rozřídění a rozeslání)  
**cargo door** – nákladové dveře,  
nákladová vrata  
**cargo facilities** – nákladové vybavení  
**cargo flight** – nákladní let (pouze náklad  
a pošta)  
**cargo handling** – odbavování  
nákladu/zboží, manipulace  
s nákladem  
**cargo hold** – nákladový prostor  
**cargo hub** – uzlové/střediskové letiště  
nákladní dopravy  
**cargo charter flight** – charterový let/let  
na objednávku pro dopravu  
nákladu  
**cargo jet** – proudové nákladní letadlo  
**cargo plane** – nákladní letoun  
**cargo rate** – nákladový tarif, nákladová  
sazba  
**cargo terminal** – odbavovací  
budova/terminál nákladní  
dopravy  
**cargo trailer** – vozík na zboží nebo  
zavazadla  
**carriage** – doprava  
**carrier** – dopravce  
**cash** – peníze (v hotovosti)  
**cash equivalents** – peněžní ekvivalenty  
**cash balance** – pokladní zůstatek,  
zůstatek peněz v pokladně  
**cash flow** – cash flow, hotovostní tok,  
tok peněz  
**cash flow** – peněžní tok, pohyb  
hotovosti  
**clarity** – jasnost



**code share** – poskytovat společné  
dopravní služby, sdílet společné  
označení linek  
**codesharing** – společné označování  
linek  
**collateralize** – zaručit  
**commintment** – závazek  
**commission** – zakázka  
**committee** – komise  
**common air carrier** – veřejný dopravce  
**common stock** – kmenová akcie,  
obyčejná akcie (USA)  
**compliance** – svolení  
**computation** – výpočet, počet  
**condensed statement** – zkrácený výkaz  
**consolidated** – konsolidovaný  
**consumer** – spotřebitel  
**contingency** – nepředvídaná okolnost  
**counsel** – právní poradce  
**current assets** – běžná aktiva, likvidní  
majetek, krátkodobá aktiva  
**current liabilities** – běžná pasiva,  
krátkodobé dluhy, likvidní pasiva

## D

**debt** – dluh, zadlužení  
**decrease** – snížení, zrušení, pokles,  
úbytek, snížit, klesat, ubývat  
**deferred** – odložený, přechodný  
**deferred income** – výnos příštích období  
**deposit** – vklad, vložit  
**depreciation** – odpis (hmotného  
majetku)  
**dilution** – zředění (předpokládaná)  
redukce výnosu z akcie při  
konverzi na jiné akcie nebo při  
převodu na opce a warranty  
**disposition** – povaha, charakter,  
dispozice  
**dituted earnings per share** – zředěný  
zisk na akcii

## E

**earnings per share** – výnosy z akcie  
**equity** – jmění, čisté jmění

**equity financing** – získání kapitálu  
prodejem části vlastnictví, ekvitní  
financování

**evaluate** – určit hodnotu  
**executive** – výkonný  
**executive officer** – výkonný úředník  
**expense** – výdaje, náklady  
**expense budget** – výdajový rozpočet

## F

**financial statement** – finanční výkaz,  
účetní výkaz, účetní závěrka  
**first officer** – druhý pilot  
**fleet** – flotila  
**flight attendant** – palubní průvodčí,  
steward/ka  
**former** – bývalý

## G

**gain** – zisk, výnos  
**Generally Accepted Accounting  
Principles (GAAP)** – všeobecně  
přijaté účetní zásady

## H

**hub airport** – uzlové/střediskové letiště

## CH

**chairman of the board** – předseda  
představenstva  
**charge** – poplatek  
**chief executive officer (CEO)** –  
výkonný ředitel (GB), (US)  
generální ředitel, prezident  
společnosti  
**chief financial officer (CFO)** – finanční  
ředitel  
**chief operations officer (COO)** –  
provozní ředitel

## I

**impact** – dopad  
**impairment** – poškození  
**implement** – plnit, realizovat, usutečnit,  
zavést

**incentive pay** – pobídková platba,  
motivační platba  
**income** – příjem  
**income tax** – daň z příjmu  
**incurred** – vyvolaný  
**interest capitalized** – zhodnocené úroky  
**interest expense** – úrokový výdaj  
**interest income** – úrokový příjem  
**interest rate** – úroková míra/sazba  
**interline agreement** – dohoda o  
vzájemném uznávání přepravních  
dokladů (mezi leteckými  
společnostmi)  
**interline connection** – přípoj na linku  
jiné společnosti  
**interline hub** – uzlové letiště  
s návaznými lety různých  
společností  
**interline transfer** – přestup/transfer  
cestujících mezi leteckými  
společnostmi  
**inventory** – zásoby  
**issuance** – vydání (bankovek, akcií,  
cenných papírů)

## J

**jet aeroplane** – proudový letoun

## L

**labour agreement** – pracovní dohoda  
**lease** – nájem, pronájem, leasing  
**legacy** – odkaz  
**leisure** – volno po práci  
**letter of credit** – akreditiv  
**leverage** – spekulace s vypůjčenými  
penězi, reinvestice kapitálu  
**liabilities** – pasiva, dluhy  
**liquidity** – likvidita  
**load factor** – součinitel/násobek  
zatížení, míra vytížení  
**loss** – ztráta  
**low cost carrier** – nízkonákladový  
dopravce

## M

**maintain** – udržet, udržovat

**managing board** – představenstvo,  
správní rada  
**managing director** – generální ředitel  
**managing partner** – společník  
pověřený řízením  
**maturity** – splatnost  
**mileage** – proletěná/letová vzdálenost  
**minority interest** – menšinový vlastní  
kapitál, menšinová účast  
**misshandled baggage** – zavazadlo  
nenásledující majitele (špatnou  
manipulací zatoulané nebo  
zapomenuté), ztracené zavazadlo

## N

**net** – čistý, netto, po zdanění  
**net loss** – čistá škoda  
**network** – síť  
**network of stores** – síť prodejen  
**noneoperating** – neprovozní  
**NYSE (New York Stock Exchange)** –  
Newyorská burza cenných papírů

## O

**obligation** – dlužní úpis, dluhopis,  
závazek, úpis, nutnost  
**on-time performance** – pravidelnost,  
provoz bez zpoždění  
**operating** – provozní  
**operating manager** – vedoucí provozu  
**operation** – činnost, provoz  
**outperform** – překonat ve výkonnosti

## P

**paid-in capital** – vložený kapitál  
**passenger agent** –  
úředník/zprostředkovatel prodeje  
letenek  
**passenger air service** – letecká doprava  
cestujících  
**passenger bridge** – nástupní  
most/můstek/tunel (do letadla)  
**passenger briefing** – instrukce  
cestujícím (v letadle)  
**passenger cabin** – kabina cestujících

**passenger call** – výzva cestujícím,  
hlášení o letu  
**passenger capacity** – počet sedadel,  
sedadlová kapacita  
**passenger coupon** – letový kupón (část  
letenky)  
**passenger information list** – informace  
o cestujících  
**passenger load** – zatížení cestujícími  
**passenger load factor** – míra vytížení  
v osobní dopravě  
**passenger manifest** – jmenný seznam  
cestujících  
**passenger service** – služby cestujícím  
**passenger service agent** – pracovník  
odbavování cestujících  
**passenger service charge** – poplatek za  
použití letiště cestujícím  
**passenger terminal** – osobní terminál  
**passenger tonne-mile available** –  
nabídnutá tunomíle v osobní  
dopravě  
**passenger tonne-mile performed** –  
uskutečněná tunomíle v osobní  
dopravě  
**passenger-mile** – osobomíle  
**passenger-mile available** – nabídnutá  
osobomíle  
**passenger-mile cost** – náklady na  
osobomíli  
**passenger-mile performed** –  
uskutečněné osobomíle  
**passenger air craft** – letadlo pro  
dopravu osob  
**pension** – důchod, penze  
**pension fund** – penzijní fond,  
důchodové zabezpečení  
**preferred stock** – preferenční (prioritní)  
akcie  
**premium** – příplatek, příplatek, cílová  
prémie  
**prepayment** – záloha, placené předem,  
náklady příštích období  
**proceeds** – tržba  
**profit** – zisk  
**property** – majetek

**proxy holder** – osoba zplnomocněná  
k výkonu hlasovacího práva  
akcionáře  
**proxy statement** – plná moc  
k hlasování, pověření pro  
zastupování  
**purchase** – nákup

## R

**rate** – míra, tempo, rychlost  
**receivables** – pohledávky  
**redeemable** – splatitelný, umořitelný,  
odpisovatelný  
**reimbursement** – náhrada, peněžní  
vyrovnání, refundace, úhrada  
**rental** – výnos z nájemného, nájem  
**report** – zpráva  
**restricted cash** – omezené peníze  
**retained earnings** – nerozdělený zisk  
**revenue** – příjem (z vkladů a cenných  
papírů), výnos (účetně), důchod  
(z daní)  
**revenue account** – účet výnosů  
**revenue act** – daňový zákon  
**revenue load** – placený náklad  
**revenue mass load factor** – míra  
obchodního vytížení  
**revenue passenger** – platící cestující  
**revenue passenger load factor** –  
činitel/míra obchodního vytížení  
platícími cestujícími  
**revenue passenger-mile** –  
placená/obchodní osobomíle  
**revenue stop** – přistání s obchodními  
právy/obchodní přistání  
**revenue tonne-mile** – placená/obchodní  
tunomíle

## S

**salary** – plat  
**seat-mile available** – nabídnutá  
sedadlová míle  
**seat-mile cost** – náklady na sedadlovou  
míli

**SEC (Securities and Exchange Commission)** – komise pro cenné papíry a burzy  
**seek** – hledat, domáhat se, požadovat  
**seek a market** – hledat trh  
**seek damages** – požadovat náhradu škody  
**senior attorney** – vrchní právní zástupce  
**servicing** – provádění údržby  
**short-term investment** – krátkodobá investice  
**spare parts** – náhradní díly  
**special item** – zvláštní položka  
**subsidiary** – pobočka, dceřinná společnost  
**supplemental** – dodatkový, dodatečný

## T

**target** – cíl, plán, záměr  
**treasurer** – pokladník  
**treasury bill** – státní směnky  
**treasury bond** – státní obligace (dluhopisy)

**treasury note** – státní pokladniční poukázka  
**treasury stock** – vlastní akcie (Vlastním akciím se anglicky běžně říká „pokladní“ akcie, protože je firma drží „v pokladně“ – in the treasury.)

## U

**unit cost** – jednotkové náklady  
**unit revenue** – příjem na jednotku  
**upgrade** – přejít na vyšší požadavky, změnit cestujícímu třídu

## V

**value-added cost** – cena přidané hodnoty  
**value-added tax (VAT)** – daň z přidané hodnoty (DPH)

## W

**wage** – mzda

## Y

**yield** – výtěžek, poskytovat, vynášet, zisk, profit, získat