

Cargovák



Úvodní sloupek

Iniciativa, která má smysl – ale potřebuje oporu v každodenní praxi

Iniciativa ministra dopravy Ivana Bednárika zaměřená na posílení role železniční nákladní dopravy přichází v době, kdy se celý obor nachází pod mimořádným tlakem. Proměňuje se průmysl, mění se logistické řetězce a konkurence silniční dopravy stále sílí. O to důležitější je vést otevřenou debatu o tom, jakou roli má železniční cargo sehrát v budoucnosti a co pro to musíme udělat. Základní myšlenka, kterou iniciativa přináší, je přitom srozumitelná: Nákladní železnice má být pevnou součástí moderní, udržitelné a konkurenceschopné dopravy. Nejen jako alternativa, ale jako přirozená volba tam, kde dává ekonomický i ekologický smysl. To není jen politické prohlášení nebo evropská mantra – to je otázka dlouhodobé životaschopnosti celého oboru. Realita ale ukazuje, že cesta k tomuto cíli není jednoduchá. Každodenní provoz přináší omezení, která žádná strategie sama o sobě nevyřeší: Nedostatek

kapacity na hlavních tratích, tlak na ceny i stále vyšší nároky zákazníků na rychlost a flexibilitu. V takovém prostředí se každá iniciativa musí opřít o konkrétní změny, jinak zůstane jen na papíře. Nestačí proto říct, že železnice má být páteří nákladní dopravy – musí být schopná tuto roli reálně plnit. To znamená nabídnout zákazníkům spolehlivost, předvídatelnost a službu, která obstojí v přímém srovnání s jinými druhy dopravy. Znamená to také změnu pohledu. Nákladní doprava nemůže být v systému vnímána jako doplněk, ale jako rovnocenný partner. Klíčovou roli přitom nehrají jen velká rozhodnutí na úrovni státu. Stejně důležitá je každodenní provozní práce. Tam se rozhoduje, jestli vlak pojede včas, jestli zákazník dostane to, co očekává, a jestli bude mít důvod se k železnici vracet. Iniciativa ministra dopravy tak není jen výzvou směrem ven, ale i dovnitř. Vyzývá k zamýšlení, kde máme silné stránky a kde naopak prostor ke zlepšení. Připomíná, že konkurenceschopnost se nebuduje jedním rozhodnutím, ale dlouhodobě – krok za krokem, výkon za výkonem.

MICHAL ROH

Obsah

Rail Business Days 2026

03

Ostravský veletrh Rail Business Days již neodmyslitelně patří na pomyslnou mapu mezinárodních dopravních veletrhů. Vystavená vozidla i stánky vystavovatelů každoročně přilákají k návštěvě tisíce návštěvníků. Letošní ročník nebyl výjimkou.



ČD Cargo v zahraničí

04

Podíl zahraničních přeprav Skupiny ČD Cargo se rok od roku zvětšuje. Jako dopravce nyní působíme v šesti evropských zemích. Například dopravce CD Cargo Poland v loňském roce dosáhl rekordních přeprav přes 6 milionů tun. Na Slovensku roste podíl intermodálních přeprav.



Nebývá zvykem, aby na titulní straně Cargováku byla fotografie vozidla jiného dopravce. Rozhodli jsme se ale udělat výjimku a fotografií lokomotivy 1293.000 si připomeneme 10. výročí vzniku sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ. Jedná se o klíčové profesní sdružení usilující o lepší podmínky a rozvoj železniční dopravy jako alternativy k dopravě silniční. Je často vnímáno jako „protiváha“ silniční lobby. FOTO: MICHAL ROH

Situaci v ČD Cargo jsem nikdy nepřestal sledovat

Říká ministr dopravy České republiky Ivan Bednárik. Do funkce byl jmenován 15. prosince 2025 a půl roku ve funkci je ideální moment pro bilanční rozhovor. Je to první reálný checkpoint – co se povedlo, co ne, co se změnilo.

» Ve funkci ministra dopravy budete již půl roku. Jak po této době hodnotíte stav celého resortu?

Jsem rád, že se mi hned na začátku roku podařilo napravit dopravní rozpočet, ve kterém mi můj předchůdce nechal „sekeru“ ve výši 40 miliard. To samozřejmě vytvářelo riziko, že se některé stavby zastaví. My jsme ale rozpočet stabilizovali, dali mu reálný základ a v investicích pokračujeme. Pomáhá nám v tom i zlevňování několika stávajících staveb, jako např. rekonstrukce železničního uzlu Hradec Králové či modernizace trati mezi Ruzyní a Kladnem. Díky otevřenému tendru se podařilo snížit cenu této důležité stavby o více než půl miliardy korun.

» Jaké jsou vaše hlavní priority pro českou dopravu v nejbližších dvou letech?

Mojí prioritou je stavět rychle, levně a chytře. V praxi to znamená dokončovat dálnice, investovat do železnice, ať už jde o modernizaci tratí a nádraží či o cílené investice do páteřní sítě TEN-T a terminálů. Chci se také zaměřit na posílení nákladní dopravy po kolejích. Musíme dobudovat železniční infrastrukturu tak, aby více odpovídala kapacitním potřebám nákladní dopravy. Zároveň je potřeba řešit ceny trakční elektřiny a zlepšit řízení přidělování kapacity. Proto jsem evropskému komisaři pro udržitelnou dopravu Apostolovi Tzitzikostasovi poslal dopis s výzvou k rychlé evropské debatě o podpoře nákladní železnice a na červnovém jednání Rady EU pro dopravu chci toto téma zvednout. Podařilo se mi vyjednat už podporu několika členských států, Česká republika proto v tomto boji nestojí sama.

» Přepravě zboží dnes dominují kamiony. Proč by firmy podle vás měly přejít na železnici?

Těch důvodů je více – přetížené dálnice a silnice, na kterých jezdí čím dál více kamionů, ekologie a bezpečnost. Občas mám dojem, že zapomínáme, kolik smrtelných nehod se nám každý den děje na silnicích a kolik nehod způsobí lidský faktor. Přetížené kamiony přitom představují pro ostatní řidiče velké nebezpečí. Každá tuna



Ivan Bednárik, ministr dopravy České republiky FOTO: ARCHIV MD

nad limit prodlužuje brzdnou dráhu a může vést až k tragické dopravní nehodě. Oproti silnicím je železnice nejen bezpečnější, ale i ekologičtější, a například alpské státy si toto dobře uvědomují. Tamější dopravci preferují šetrnější formy dopravy, aniž by to bylo někde předepsáno, mají prostě jiný mindset. Ten ale můžeme u nás změnit jen tak, že budeme vytvářet příznivé podmínky pro nákladní železnici.

» Dlouhodobě se mluví o přetížené železniční síti, resp. některých hlavních tratích. Je tedy převod většího objemu zboží na železnici vůbec reálný?

Ano, potenciál tam vidím, ale zároveň je potřeba si otevřeně přiznat, že je to běh na dlouhou trať. Jak už jsem říkal, česká železnice má v některých klíčových úsecích omezenou kapacitu a bez nových tratí a investic se dál neposune. Proto je pro nás naprosto stěžejní budování železniční infrastruktury tak, aby více

odpovídala kapacitním potřebám nákladní dopravy. Z mimoevropských států znám řadu příkladů, kdy železnice dokáže v nákladní dopravě konkurovat silniční dopravě právě díky své výkonnosti. Bohužel ale v Evropě výkonnost železniční nákladní dopravy spíše stagnuje. Pokud chceme tento trend zastavit, musíme jednat rychle a koordinovaně. Potřebujeme cílené investice do páteřní sítě TEN-T a terminálů, efektivnější řízení kapacity na tratích, skutečnou prioritu pro mezinárodní nákladní vlaky a výrazný posun v digitalizaci a interoperabilitě.

» Jakou roli má podle vás hrát železniční nákladní doprava v budoucím dopravním mixu nejen ČR, ale celé Evropy?

Velkou, ale dokud se nezlepší podmínky pro dopravce, bude to nějakou dobu trvat. Proto je za stávajících podmínek reálnější kombinovaná doprava, která postupně roste a vidíme v ní velký potenciál. Proto také rozvíjíme síť terminálů. Například v rámci Operačního programu Doprava III Ministerstvo dopravy podpořilo projekty zaměřené jak na modernizaci stávajících překladišť, tak na vznik nového terminálu ve středních Čechách. Pracujeme také na studii kapacity intermodálních terminálů, která nám ukáže, kde je potřeba síť dále posílit. V rámci našeho expertního týmu na resortu dopravy, jehož členy jsou i zástupci dopravců a zákazníků železniční dopravy, jsme pak diskutovali nejen samotné terminály, ale i potřebu zajištění sítě menších nakládkových míst. Dalším krokem je vytipování vhodných lokalit v rámci sítě Správy železnic.

» Není to tak dávno, co jste úspěšně stál v čele ČD Cargo. Jak vnímáte jeho současnou situaci a jak vidíte jeho budoucnost?

Situaci v ČD Cargo jsem nikdy nepřestal sledovat a dobře vím, čím si firma v současnosti prochází. Po celé Evropě dnes vidíme, že železniční nákladní doprava čelí mimořádně složité situaci a řada podniků se dostává do vážných problémů. Dlouhé roky jsme slýchali, že právě přeprava nákladu po železnici představuje budoucnost dopravy, mimo jiné i v souvislosti s cíli Green Dealu. Dnes ale narážíme na tvrdou ekonomickou realitu. Věřím však, že současné vedení ČD Cargo ví, co dělá, a že další kroky v restrukturalizaci firmy povedou k posílení její pozice na trhu. Jsem přesvědčen, že současnou krizi společnost překoná a vyjde z ní silnější. Nesmíme zapomínat ani na to, že železnice v Evropě vznikla primárně právě pro nákladní dopravu, osobní přeprava přišla až později. I proto jsem přesvědčen, že nákladní doprava na kolejích má před sebou budoucnost, a stejně tak i ČD Cargo.

» Zavzpomínáte si někdy na své roky v ČD Cargo?

Občas ano a nejlepší na tom je, že jsou to z drtivě většiny dobré vzpomínky. Na Cargo jsem prožil krásné roky, poznal spoustu skvělých lidí. Nejsem úplný nostalgik, ale občas si zavzpomínám. A vlastně i teď na mě vyskočila vzpomínka. Zaznamenal jsem rozsudek soudu ve sporu s firmou z Ostravy. Po sedmi letech sporů se potvrdilo, že ČD Cargo i stát tehdy postupovaly správně. Přiznávám, že je to pro mě i určité lidské zadostiučinění, protože kolem celé věci vznikla řada tlaků i osobních útoků. O to víc si vážím všech, kteří se nenechali zastrašit a pomohli zájmy státu a ČD Cargo uhájit. A tímto jim všem moc děkuji a zdravím je.

Děkuji za rozhovor

Michal Roh



Ministerstvo dopravy chce mimo jiné podpořit výstavbu terminálů kombinované dopravy.

FOTO: MATĚJ BARTOŠ

Rail Business Days 2026

V Ve dnech 9. – 11. června 2026 hostilo ostravské Trojhalí další ročník mezinárodního veletrhu Rail Business Days (RBD). Jeho šestý ročník navazuje na tradici výstav, které se v letech 2000–2019 konaly v komerčním obvodu stanice Ostrava hlavní nádraží pod názvem Czech Raildays.



RBD se postupně staly prestižní odbornou akcí lákající k návštěvě odborníky i širokou veřejnost. V loňském roce veletrh navštívilo 12 607 návštěvníků, letošní návštěvnost se zastavila na čísle 13 445, což znamená další rekord. Nejen s ohledem na vysokou návštěvnost, ale celkově lze letošní ročník hodnotit jako vydařený. Své výrobky nebo služby prezentovalo v Ostravě 139 vystavovatelů, kteří mohli využít celkem 3 784 m² výstavní plochy a přes 800 metrů kolejí, na kterých bylo umístěno 17 vozidel.

Mezi vystavovateli nechybělo samozřejmě ani ČD Cargo a podle reakcí celé řady návštěvníků pat-

ředeevším studenti mohli dozvědět o možnostech budoucího uplatnění u ČD Cargo nebo v kvízu vyhrát různé reklamní drobnosti. Své stánky měly ve dvou halách i další firmy. Jmenovat můžeme například České dráhy, výrobce lokomotiv CZ LOKO, Škoda Group nebo Správu železnic. Ta ve stánku před halou prezentovala i vývoj projektování vysokorychlostních tratí nebo činnost drážních hasičů. V Ostravě oslavila výročí 70 let výroby výhybek společnost DT – Výhybkárna a strojírna. Pozornost návštěvníků budily i robotičtí psi. Technologické nástavby jim umožňují pořizovat obrazové záznamy, měřit různé hodnoty a kontrolovat místa, která mohou být pro člověka nebezpečná. Tyto psy v Ostravě prezentovala společnost Smart Informatics. Škoda Group ukázala chytré tramvajové depo, ve kterém tramvaje jezdí autonomně a na údržbu dohlíží AI. Nejen autonomním vlakům se věnovali zástupci AŽD na svém stánku.

Ve venkovní expozici jsme se tentokrát z úsporných důvodů prezentovali pouze dvěma vozidly. V prezentačním voze probíhaly různé soutěže a hry, návštěvníci se zde také mohli zábavnou formou dozvědět spoustu zajímavostí o ČD Cargo a odnést si zajímavé reklamní drobnosti. Velký zájem byl o vystavenou lokomotivu 742.800 v červeném nátěru se žlutým pruhem. V jihlavském závodě CZ LOKO byla dokončena v průběhu



Na odborné konferenci zastupoval ČD Cargo předseda představenstva Radim Ječný.



Stánek ČD Cargo po celé tři dny hostil celou řadu obchodních jednání.



Slavnostního zahájení veletrhu Rail Business Days 2026 se ujal mimo jiné i ministr dopravy České republiky Ivan Bednárik. Ten v průběhu prvního dne navštívil rovněž stánek ČD Cargo.



Ve venkovní expozici budila zaslouženou pozornost lokomotiva 742.800 z CZ LOKO opatřená lakem symbolicky připomínajícím původní lokomotivy T 466.2. Za lokomotivou čeká na návštěvníky prezentační vůz ČD Cargo a výstavu vozidel souvisejících s nákladní dopravou uzavírají vozy Sggmrrs s nástavbou Giga-Wood na přepravu dřeva a Sggrrs s paletami na přepravu hutních polotovárů.

řil náš stánek v letošním roce k těm nejzdařilejším. Hned první den veletrhu ho navštívil ministr dopravy ČR Ivan Bednárik, generální ředitel Českých drah Michal Krapinec, generální ředitel Správy železnic Tomáš Tóth a další významné osobnosti. Proběhla zde řada obchodních jednání se stávajícími i potenciálními zákazníky a některé ze zde předjednaných obchodních případů by měly být realizovány již v následujících měsících. Stánek však nebyl jen o zákaznících. Velkou pozornost tradičně budil „pultík“ našich personalistů, kde se

dubna letošního roku. Patří do třetí série dodávek řady 742.71 pro ČD Cargo objednané na začátku roku 2025. Nejde fyzicky o stou vyrobenou lokomotivu, ale o lokomotivu, již bylo toto číslo přiděleno. Pomyslné jubileum připomíná její speciální lak ve stylu retro.

Z dalších exponátů vystavených ve venkovní části veletrhu musíme zmínit:

- Vectron 383.451 dopravce Metrans Rail opatřený polepem připomínajícím 35. výročí založení společnosti Metrans

- Vectron 384.026 dopravce České dráhy určený pro vozbu vlaků o rychlosti až 230 km/h
- Lokomotivu E4MSUa-025 polského výrobce NEWAG SA určenou pro dopravce PKP – Intercity
- Posunovací lokomotivu SM 42-746 dopravce PKP Cargo v parádním retro nátěru
- Lokomotivu 744.166 (EffiShunter 1000) vyrobenou společností CZ LOKO pro firmu GJW Praha. Zmíněná lokomotiva byla k vidění v minulém roce na Národním dni železnice v Nymburce.
- Bateriový vlak BEMU výrobce ŠKODA určený zejména pro regiony s částečně elektrifikovanou železniční sítí a umožňující zavádět tichý, komfortní a bezemisní provoz i na tratích bez trolejového vedení. Vlak kombinuje elektrický a bateriový pohon, při jízdě pod trolejí se průběžně dobíjí a v bateriovém režimu ujede až 80 kilometrů; maximální rychlost dosahuje 160 km/h pod trolejí a 120 km/h na baterie.
- Modernizovaný motorový vůz 841.316 (Regio-Shuttle RS1) v nátěru PID
- Lůžkový vůz WLABm vyrobený v ŽOS Vrútky určený pro dopravce ZSSK

Nesmíme opomenout také venkovní expozici drážních hasičů s osobním automobilem Volkswagen, Mercedes-Benz a kontejnerem. Dopravní podnik Ostrava ukázal na veletrhu vůz MAN TGM 18.320, který využívá na údržbu trolejového vedení.



Tým ČD Cargo se na vás v Ostravě bude těšit i v roce 2027.

Součástí veletrhu byla 9. června již tradičně odborná konference, která se letos nesla v duchu infrastrukturních plánů, jejich financování, alternativních pohonů, rychlovlaků, bezpečnosti a dalších témat. Pozvání mezi řečníky přijal i ministr dopravy ČR Ivan Bednárik. Osobní a nákladní dopravě budoucnosti byl věnován odpolední konferenční blok, ve kterém vystoupili Jiří Jeřeta, náměstek odpovědný za osobní dopravu ČD, Zdeněk Chrdle, generální ředitel, AŽD, Oldřich Sládek, výkonný ředitel, sdružení ŽESNAD.CZ, Jiří Liberda, Managing Director Digital, Škoda Group a ČD Cargo zastupoval předseda představenstva Radim Ječný. Ten mimo jiné hovořil o pozitivních a negativních zaváždění vlakového zabezpečovače ETCS. Oldřich Sládek ze sdružení nákladních dopravců kritizoval neuvážený koncept zavedení digitálního automatického spřáhla a jeho dopady na nákladní dopravce.

Ve středu 10. června proběhl na veletrhu Studentský den. Jeho program měl za cíl přilákat zájemce z řad studentů středních a vysokých škol o železniční tematiku a odvětví. Do Ostravy si nakonec našlo cestu více než 350 studentů středních a vysokých škol. V rámci Studentského dne proběhla konference, několik workshopů a na závěr si studenti společně prohlédli výstavní expozice a stánky jednotlivých vystavovatelů. ČD Cargo na svém stánku debatovalo se studenty zejména ohledně možnosti jejich budoucího uplatnění u naší společnosti a také odpovídalo na nejrůznější zajímavé dotazy. Také pro studenty ze sousedního Horního Slezska je ostravský veletrh mnohem dostupnější než obdobný veletrh v Gdaňsku. A dceřiná společnost CD Cargo Poland také potřebuje mladé perspektivní zaměstnance.

Poděkování za úspěšnou prezentaci ČD Cargo v Ostravě patří jak kolegům z odboru podpory prodeje, tak obchodním manažerům a zástupcům personálního odboru. A co dodat na závěr? Příští rok nás čeká významný mezinárodní logistický veletrh v Mnichově, ale určitě se s námi setkáte i ve dnech 8. – 10. června 2027 na dalším ročníku Rail Business Days v Ostravě.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH

Konference ŽESNAD.CZ 2026

V Ve dnech 27. – 29. května 2026 se na již tradičním místě, v hotelu Harmony ve Špindlerově Mlýně, konala již devátá konference sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ. Tato konference se letos nesla ve znamení 10. výročí založení sdružení, které bylo také několikrát připomenuto; mimo jiné i polemikou na toto téma na lokomotivě 1293.000, kterou provozuje jeden z členů sdružení, dopravce EP Cargo.

Samotná konference probíhala ve čtvrtek od 13:30 do 18:00. Konferenci provázel moderátor Ondřej Kubala a zahájil ji úvodním slovem prezident sdružení pan Martin Hořínek, který připomněl jeho vznik v roce 2016 z iniciativy již bohužel zesnulého Jiřího Samky, někdejšího předsedy představenstva firmy Metrans, a tehdejšího předsedy představenstva ČD Cargo a dnešního ministra dopravy Ivana Bednárika. Na Martina navázal generální ředitel Správy železnic Tomáš Tóth, jehož hlavním poselstvím bylo, že nyní jsou zákazníci jím řízené organizace dopravci a konkrétně zmínil, že ve střednědobém plánu investic je řada staveb, které navýší kapacitu železnice. Jako příklad uvedl stavby (zdvojkolejnění) Velký Osek – Choceň nebo modernizaci tratě z Plzně do Nýřan. Dále uvedl, že dojde k prodloužení slevy 100 % za odstavní vozů na odstavných kolejích. Jako třetí pak v úvodním bloku vystoupila paní Oana Gherghinescu, vý-

konná ředitelka The European Union Agency for Railways (ERA). Mottem jejího vystoupení bylo heslo „better together“ (doslova „spolu lépe“) a podrobně se v něm zabývala zejména velmi neuspokojivým aktuálním stavem zavádění systému ETCS na evropské železnici. Také zmínila, že k železnici nemá být přistupováno jako ke krásnému umění, čímž narážela na složité předpisy a normy. První z diskuzních panelů nazvaný **Pravidla, kapacita a odpovědnost: kam směřuje česká železnice** byl vedený Anetou Miklášovou, v té době ještě personální ředitelkou ČD Cargo, a jejími hosty byli Tomáš Tyll z advokátní kanceláře VKS Legal a zároveň člen správní rady SŽ, advokát Petr Špetlák, Petr Solský, místopředseda ÚOHS Sekce legislativy a veřejné regulace, Zbyněk Gřešek, vedoucí Oddělení právních předpisů a státní správy ve věcech drah z Ministerstva dopravy a Jana Vlášková, výkonná ředitelka a členka představenstva EP Cargo. V diskusi, během níž byl promítnut krátký film s anketou mezi zástupci různých dopravců na téma, co vše je ve stávajícím zákoně třeba změnit, byla probírána nutnost zásadní novelizace již třicet let starého zákona o dráhách, a to pokud možno v celoevropském kontextu. Dále bylo auditorium seznámeno s novinkami, které přinese dopravcům návrh Nařízení EU o využívání kapacity železniční infrastruktury, které by mělo platit od roku 2031 a které nahradí část současného českého zákona o dráhách.

Navazující druhý panel nazvaný **Každodenní realita interoperability: Sny vs. Skutečnost** vedl Jan Hruška z dopravce CityRail a hosty byli Jindřich Kušnír, ředitel odboru železniční dopravy z Ministerstva dopravy, Jaroslav Flegl, náměstek generálního ředitele Správy železnic pro úsek řízení provozu, Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu a Tomáš Francík, předseda představenstva IDS Cargo. V tomto bloku byla probírána interoperabilita ETCS v praxi a s tím související přeshraniční železniční styk, a jak se dalo očekávat, byla všemi diskutujícími konstatována velmi neuspokojivá situace. Evropská železnice je i nadále velmi fragmentovaná, a to až už se týče rozdílných řešení instalace a ovládní palubní jednotky ETCS na různých typech lokomotiv, na toto téma byl promítnut zajímavý film, ve kterém „hráli“ Jan Hruška a Radek Šauer, nebo řadou národních specifik, která i v tzv. evropském systému ETCS vytvářejí konglomerát několika desítek národních ETCS, jen více či méně jednotných. Z tohoto problému pak vyplynula otázka zavádění ETCS v přeshraničních úsecích, kdy u nás máme zavedeno ETCS zatím jen v úseku Břeclav – Hohenau, a další úsek Děčín – Bad Schandau by měl být uveden do provozu v roce 2030. Na druhou stranu ale všichni účastníci diskuze i většina oslovených dopravců považují zavedení ETCS jakožto prvního skutečného zabezpečovače na české železnici za úspěch a za úspěch považují i jeho úspěšné fungování, a to od prvních dní po zahájení výhradního provozu; kritizovány jsou pochopitelně jen velmi vysoké náklady, které dopravce velmi zatěžují.

Poslední blok **Kam kráčí železniční nákladní doprava dnes** vedl Martin Hořínek, jednatel ME-

TRANS Rail a prezident ŽESNAD.CZ a jeho hosty byli ministr dopravy Ivan Bednárik, Jan Sechter, náměstek ministra průmyslu a obchodu ČR (místo avizovaného ministra Karla Havlíčka), generální ředitel Správy železnic Tomáš Tóth a Oldřich Sládek, výkonný ředitel ŽESNAD.CZ. Debatovalo se o nákladní železnici jako prodloužené ruce průmyslu, kdy se všichni zúčastnění shodli na tom, že český průmysl železnici potřebuje. Tomáš Tóth nabídl dopravcům možnost spolupráce na optimalizaci sítě, výběru vhodných míst pro nakládku a vykládku, vytipování seřadovacích stanic, do kterých by měly směřovat investice, a další podporu. Ministrem Ivanem Bednárikem byla zmíněna podpora jednotlivých vozových zásilek, a to i v celoevropském kontextu, která se stala i jedním z témat setkání ministrů dopravy šesti evropských zemí 8. června 2026. A zmíněn byl i evergreen podobných debat, a to srovnání podmínek různých dopravních módů. Také v debatě padl dotaz na možný smíšený provoz ETCS na nových úsecích. Podle Tomáše Tótha je to věcí ministerstva a ministr připomněl, co způsobí smíšený provoz na Slovensku (nehoda u Pezinku loni v listopadu). Celkově se tento blok nesl v mnohem optimističtější duchu než obdobná debata na loňském ročníku konference, což můžeme jen s povděkem kvitovat.

Závěrečné konferenční slovo přednesl předseda představenstva ČD Cargo Radim Ječný a mimo jiné v něm poděkoval organizátorům i sponzorům konference za její výborné zvládnutí, zajímavé diskuze na zajímavá témata a popřál sdružení i nákladní železnici další úspěšnou budoucnost.

MARTIN BOHÁČ

Jak si vede ČD Cargo v zahraničí

V V dubnovém článku o situaci evropských železničních nákladních dopravců jsme čtenářům slíbili volné pokračování týkající se působení naší společnosti v zahraničí. ČD Cargo své působení na zahraničních trzích v posledních letech výrazně posiluje. Zatímco ještě před několika lety dominovaly přepravním výkonům domácí relace, aktuální data za období 2018–2025 ukazují zřetelný trend internacionalizace aktivit a rostoucí význam zahraničních dceřiných společností a poboček.

Dynamický růst zahraničních výkonů

Základním indikátorem vývoje je objem přepravených tun v zahraničí. Ten se zvýšil z přibližně 3,8 mil. tun v roce 2018 na více než 16,6 mil. tun v roce 2025, tedy více než čtyřnásobně. Tento růst je mimořádně dynamický zejména po roce 2020, kdy došlo k zásadní expanzi do Německa, na Slovensko a do Maďarska. Současně s tím roste i podíl zahraničních výkonů na celku. Zatímco v roce 2018 činil podíl zahraničí pouze 5,4 %, v roce 2025 již dosahuje téměř 25 %. Tento vývoj potvrzuje strategickou orientaci společnosti na diverzifikaci trhu a snižování závislosti na domácích přepravách, jejichž objem naopak v čase spíše klesá.

Klíčové trhy: Polsko, Německo a Rakousko

Z hlediska absolutních výkonů patří mezi nejdůležitější zahraniční trhy Polsko, Německo a Rakousko. Polská dceřiná společnost CDC Poland dlouhodobě představuje největší zahraniční segment – její výkony vzrostly z 3,8 mil. tun v roce 2018 na přibližně 6 mil. tun v roce 2025. Významný růst lze pozorovat také v Německu, kde aktivity pobočky (Niederlassung Deutschland) nepřetržitě rostou a dosáhly v roce 2025 přibližně 5 mil. tun. Podobně i rakouská pobočka (Niederlassung Wien) postupně zvýšila výkony až na zhruba 3 mil. tun. Vedle těchto hlavních trhů hrají důležitou roli i Slovensko a Maďarsko, kde však výkony vykazují

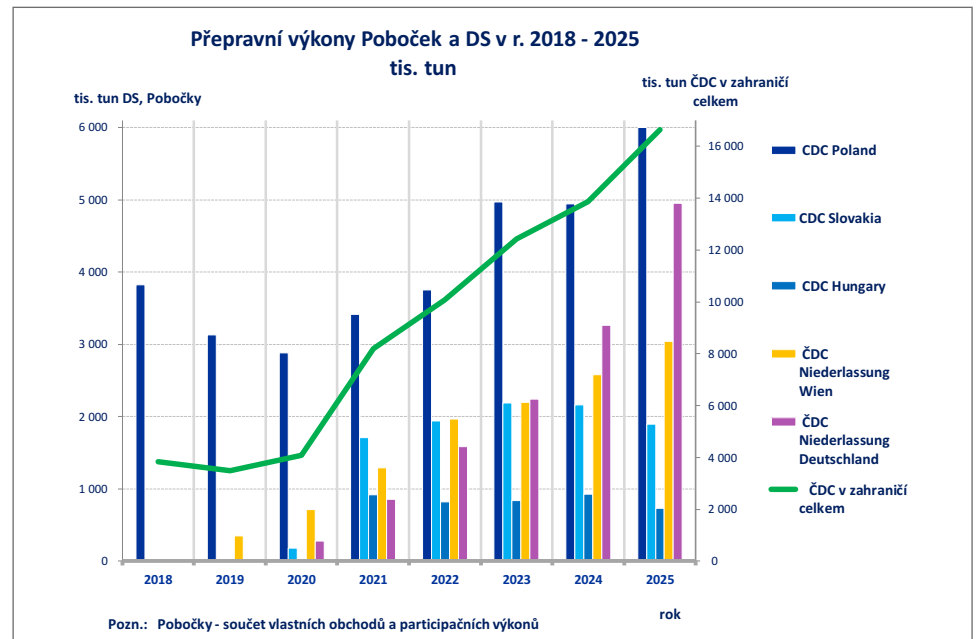
mírně kolísavý vývoj. Například CDC Slovakia znamenalo po rychlém růstu v letech 2020–2023 mírný pokles, zatímco v Maďarsku jsou výkony dlouhodobě nižší, ale relativně stabilní.

Rostoucí tržní podíly – i když stále omezené

Přes výrazný růst výkonů zůstávají tržní podíly ČD Cargo na zahraničních trzích relativně nízké. V roce 2025 se pohybovaly přibližně mezi 1,5 % (Německo) a více než 5 % (Slovensko). Konkrétně: cca 1,5 % podíl na německém trhu; 3,1% podíl na rakouském trhu; 2,9% podíl na polském trhu; více než 5% podíl na slovenském trhu a 1,8% na maďarském trhu. Tyto hodnoty ukazují, že i přes růst výkonů působí ČD Cargo na většině zahraničních trhů stále jako menší hráč. Na druhou stranu trend je jednoznačně rostoucí – například v Rakousku se podíl zvýšil zhruba z 1,5 % v roce 2018 na více než 3 % v roce 2025. Důležitým aspektem je také proměna struktury zahraničních výkonů. Zatímco v Rakousku roste podíl vlastních obchodů, v sousedním Německu narůstají tzv. participační přepravy, tj. přepravy realizované ve spolupráci s „mateřským“ ČD Cargo. Týká se to mimo jiné přeprav pohonných hmot, kontejnerů nebo osobních automobilů.

Silný růst s prostorem pro další expanzi

Data jednoznačně ukazují, že ČD Cargo se v období 2018–2025 proměnilo z převážně tuzemského dopravce na významného středoevropského hráče s rostoucí mezinárodní stopou. Zahraniční výkony se více než zčtyřnásobily a jejich podíl na celkových přepravách dosáhl téměř jedné čtvrtiny. Přesto však zůstává prostor pro další růst. Tržní podíly na klíčových trzích jsou zatím relativně nízké, což naznačuje potenciál pro další expanzi, zejména v Německu a Polsku. Klíčovým faktorem úspěchu bude schopnost dále rozvíjet vlastní obchodní aktivity v zahraničí, posilovat partnerství a využívat synergií v rámci evropského železničního trhu. Celkově lze konstatovat, že zahraniční aktivity se staly jed-



ním z hlavních pilířů budoucího rozvoje ČD Cargo a jejich význam bude s vysokou pravděpodobností nadále růst. Rozhodnutí o zahraniční expanzi podpořené nákupem moderních interoperabilních lokomotiv se tak jednoznačně ukázalo jako správné. Významně přispělo k postupnému přechodu

ČD Cargo od čistě dopravní role k nabídce komplexnějších logistických služeb a k vyšší integraci do evropského trhu železniční nákladní dopravy.

MICHAL VÍTĚZ
GRAF A MAPA: MILAN KOSKA



Inspirativní HRrrrZóna

Výběrové řízení na pozice vedoucích provozních pracovišť

P Proces obsazování vedoucích pozic v provozu pokračoval v dubnu 2026 další etapou interního výběrového řízení, tentokrát zaměřenou na vedoucí provozních pracovišť. Šlo o důležitý krok v rámci nastavování nové organizační struktury a posilování řízení provozu napříč celou společností.

Do výběrového řízení se přihlásilo celkem 32 kandidátů, z toho 17 stávajících vedoucích provozních pracovišť.

S ohledem na počet obsazovaných pozic i kandidátů proběhla tato fáze výběrového řízení v intenzivním formátu za účasti celé výběrové komise. Tu pro konkrétní oblasti tvořili jednotliví ředitelé OPŘ – Ing. Ivan Čimbora (OPŘ Východ), Bc. Jan Peřina (OPŘ Střed) a Ing. Jan Bečka (OPŘ Západ). Dále pak Ing. Radek Nedomlel, ředitel odboru provozních technologií,

a zástupci personálního odboru Ing. Josef Kreische, tehdejší vedoucí oddělení personálního managementu, a Mgr. Barbora Meixnerová, tehdejší vedoucí skupiny náboru a HR marketingu. Součástí komise byl také člen představenstva Martin Svojanovský pověřený řízením provozu, který chtěl kandidáty poznat osobně a seznámit se s jejich představami o dalším rozvoji provozu. Jeho účast zároveň podtrhla význam těchto pozic pro budoucí fungování společnosti.

Při hodnocení kandidátů byly klíčové především jejich odborné a provozní zkušenosti, schopnost vést a rozvíjet tým a také osobnostní předpoklady pro výkon této náročné manažerské role.

Na základě výsledků výběrového řízení a následného rozhodnutí výběrové komise došlo od 1. června 2026 k následujícímu personálnímu obsazení vedoucích provozních pracovišť:

OPŘ Východ

K 31. květnu 2026 ukončil působení na pozici vedoucího PP Český Těšín **Mgr. Petr Stonawski**. Od 1. června 2026 je novým vedoucím PP Český Těšín **Tomáš Krnáč**.

Své pozice ve výběrovém řízení obhájili a nadále pokračují ve funkci:

Vedoucí PP Ostrava-Kunčice	Ing. Jiří Procházka
Vedoucí PP Ostrava	Ing. Tomáš Pilch
Vedoucí PP Olomouc	Ing. Jitka Nesvadbová
Vedoucí PP Havlíčkův Brod	Ing. Zdeněk Břiza
Vedoucí PP Břeclav	Ing. Jan Krška
Vedoucí PP Brno Maloměřice	Ing. Martin Novotný

OPŘ Střed

K 31. květnu 2026 ukončil působení na pozici vedoucího PP Praha Libeň **Pavel Beneda**. Od 1. června 2026 je novým vedoucím PP Praha Libeň **Bc. Tomáš Najzar**.

Své pozice ve výběrovém řízení obhájili a nadále pokračují ve funkci:

Vedoucí PP Beroun	Marie Košťálová
Vedoucí PP Mladá Boleslav	Martina Mádlová
Vedoucí PP Nymburk	Marek Soukal
Vedoucí PP Česká Třebová	Tomáš Adamec
Vedoucí PP Pardubice	Jaroslav Sitter



OPŘ Západ

Od 1. července 2026 je novým vedoucím PP Plzeň **Bc. Radek Braun**.

Své pozice ve výběrovém řízení obhájili a nadále pokračují ve funkci:

Vedoucí PP Cheb	Vladimír Končal
Vedoucí PP Most	Jan Martášek
Vedoucí PP UNL-západ	Zdeňka Šťastná Vojtišková
Vedoucí PP Děčín	Petr Záleský
Vedoucí PP České Budějovice	Stanislav Vondráč

Všem novým vedoucím provozních pracovišť i těm, kteří své pozice obhájili, přejeme mnoho úspěchů, energie a spokojenosti při vedení svých týmů i naplňování cílů v prostředí, které dnes na provoz klade stále nové nároky.

Zároveň děkujeme Mgr. Petru Stonawskému a Pavlu Benedovi za práci, kterou v uplynulých letech na svých pozicích odvedli, a za jejich dlouhodobý přínos společnosti.

Poděkování patří také všem kolegům, kteří se do výběrového řízení přihlásili. Účast v takovém procesu vyžaduje nejen odborné zkušenosti, ale také odvahu převzít odpovědnost za vedení lidí a provozu. Velmi si vážíme toho, že se do výběrového řízení zapojilo tolik kvalitních kandidátů.

Výběrové řízení nepřineslo pouze obsazení vedoucích pozic. Mezi účastníky jsme také identifikovali tři kolegy s vysokým rozvojovým potenciálem. V následujícím období pro ně připravíme rozvojový program, který podpoří jejich odborný i profesní růst.

Rozhovory s kandidáty pro nás byly velkým obohacením a potvrdily vysokou profesionalitu našich kolegů. Oceňujeme upřímnost a energii, s jakou všichni k výběrovému řízení přistoupili. Věříme, že vybraní kandidáti přinesou do provozu nové impulsy a úspěšně ho povedou k dalšímu rozvoji.

JOSEF KREISCHE
A BARBORA MEIXNEROVÁ

SLEDUJTE NÁS NA FB A IG:



Rozjed' to s ČD Cargo

INZERCE

Léto plné zábavy s VPN Family: Surfujte celé prázdniny za cenu jednoho měsíce!

Plánujete letní dovolenou, výlety nebo odpočinek na chalupě? S VPN Family budete online v ČR i v EU po celé léto za hubičku. Pokud jste v květnu neměli aktivní mobilní internet, stačí si v červnu nebo červenci zapnout datový balíček 3 GB nebo 5 GB a data můžete využívat až do konce srpna za cenu jediného měsíce! Například 3 GB vás u VPN Family - Vodafone vyjdou na celé léto na **175 Kč**, u VPN Family - O2 na **219 Kč**.

Pokud už data máte, ale v létě se nechcete omezovat, **navyšte si tarif a získáte slevu 30 Kč**. Data navíc perfektně využijete na navigaci, sdílení zážitků z dovolené nebo poslech hudby.

A co večery na chatě nebo u moře? Sbalte si s sebou **Kuki TV!** Filmy, seriály i sport můžete sledovat na jakémkoliv zařízení, nyní navíc **na měsíc zdarma a bez závazků**.

Výhodné služby O2, Vodafone a Kuki TV jsou dostupné pro každého zaměstnance Skupiny České dráhy a Správy železnic. Připojte se do naší drážní rodiny, která má už 14 tisíc členů!

Podrobnosti a objednávky: Navštivte portál vpfamily.cz nebo zavolejte na **972 111 333**, kde vám naše zkušené operátorky se vším pomohou.



Za úzkým rozchodem do Frýdlantského výběžku

F Frýdlantský výběžek (též známý jako Frýdlantsko) je geograficky nejsevernějším výběžkem České republiky. Ze tří stran je obklopen Polskem, přičemž z jihu jej přirozeně odělují Jizerské hory. Rozkládá se na ploše zhruba 15 x 20 kilometrů. Jeho přirozeným centrem je město Frýdlant, ve kterém žije cca 7 400 obyvatel. Protéká jím říčka Smědá a známé je především díky stejnojmennému hradu a zámku na vyvýšenině nad městem.

V jeho držení se vystřídala řada šlechtických rodů, z nichž nejznámější byli Redernové, Galasové, Clam-Gallasové a především známý vojévůdce Albrecht z Valdštejna. Hrad a zámek dnes patří k nejnavštěvovanějším památkám v České republice. Zdejší hradní muzeum bylo pro veřejnost otevřeno již v roce 1801 jako první ve střední Evropě.

údolím Smědá byla otevřena 3. května 1900 a je v provozu dodnes, i když jen pro osobní vlaky. Poslední pravidelný nákladní vlak ČD Cargo po trati projel v roce 2010. Dne 2. srpna 1902 byl zahájen provoz na trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem. Navazující hraniční úsek Jindřichovice pod Smrkem – Meffersdorf (později Pobiedna PKP) otevřely Pruské dráhy 1. listopadu 1904. Přeshraniční provoz byl přerušen v roce 1945, do Jindřichovic pod Smrkem zajíždějí už jen osobní vlaky a nákladními vlaky přepravujícími dřevo, tříděné uhlí, ale také kontejnery s municí je obsluhován úsek Frýdlant v Čechách – Nové Město pod Smrkem. Poslední lokálka FBB vznikla z popudu tří zemí, Saska, Pruska a Čech, které se domáhaly vzájemného spojení. 25. srpna 1900 tak byla otevřena trať Frýdlant v Čechách – Heřmanice – Reichenau (později Bogatynia PKP). Ta byla jedinou tratí ČSD mající rozchod 750 mm. Důvo-



Pohled na obnovený souběh úzkorozchodné tratě před Děřichovem. Za přejezdem se po pravé straně nacházelo skladiště firmy TOTEX (dříve firma C.A.Preibisch), ke kterému vedla 83 m dlouhá vlečková kolej. Z vlečky se zboží překládalo na průmyslovou drážku o rozchodu 600 mm, která je rozvážela po areálu továrny. Oranžová budova v pozadí je původní staniční budova Děřichov. FOTO: MICHAL ROH



Pohled na muzeum Frýdlantských okresních drah s odstavenými vozy FOTO: MICHAL ROH

Vývoj železnic ve Frýdlantském výběžku

První železnici, která pronikla do Frýdlantského výběžku, byla trať Liberec – Frýdlant v Čechách – Černousy – Zawidów PKP. Otevřela ji 1. července 1875 společnost Jihoseveroněmecké spojovací dráhy (SNDVB). Bylo to poté, co byl v roce 1870 zrušen nesmyslný závazek Rakouska, ve kterém se zavázalo nevybudovat 40 let po výstavbě Žitavsko-liberecké dráhy žádnou železnici k německým hranicím. Tato dráha spojila Frýdlantsko, kde se mohutně rozvíjel textilní průmysl, s průmyslovým Libereckem. Nesloužila však jen místním potřebám, ale spojila i Liberec se Zhořelcem v Prusku. Velkým přínosem pro Frýdlantský výběžek byla iniciativa **Frýdlantských okresních drah** (FBB), které v této oblasti provozovaly celkem 3 místní dráhy. Trať Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem vedoucí

dem bylo její napojení na síť saských úzkorozchodných drah, kde byl tento rozchod obvyklý. Projekt trati z Frýdlantu do Heřmanic byl Ing. Reimherrem vypracován v roce 1895, revize trati proběhla v roce 1896, v roce 1898 byl ing. Rothem zpracován detailní projekt řešící problematický úsek u Děřichova. Stavba začala v dubnu 1899, 24. srpna 1900 proběhla technicko-policejní zkouška a následující den byla trať předána do provozu. Historie této dráhy byla poměrně pestrá. Zmiňme proto jen některé nejvýznamnější události. V roce 1925 byly tratě FBB zestátněny. Po zabrání pohraničí zajišťovaly provoz DR. 21. června 1945 byl zastavený mezinárodní provoz. Osobní doprava do Heřmanic byla zastavena v roce 1947 a od roku 1951 byla trať prohlášena za neveřejnou vlečku národního podniku Severočeský průmysl kamene. Ten ji využíval pro odvoz kamene z lomu u heřmanické

zastávky. Po intervenci obyvatel vyjely v roce 1957 znovu na trať osobní vlaky, jejichž vozby se později ujaly známé lokomotivy řady T(U) 47.0 z ČKD spolu s přípojnými vozy Balm/ú. S poklesem přepravní poptávky byla v roce 1964 zastavena nákladní doprava a v roce 1976 vyjel na trať poslední osobní vlak. Stalo se tak 13. ledna 1976, kdy zde byla na dlouhých 8 let !! zavedena náhradní autobusová doprava. Ani osud částí v Německu a v Polsku nebyl jiný. Část tratě u Zittau sloužila jako vlečka, polský úsek byl snesen (dnes jsou zde uhelné doly). K oficiálnímu zrušení tratě došlo v roce 1984.

Sdružení Frýdlantské okresní dráhy

Objevily se snahy provoz obnovit, ale kolejový svršek, včetně dvou ocelových mostů, však byl přesto snesen. Zachovány zůstaly jen některé budovy. Aby se na zdejší úzkorozchodný provoz nezapomnělo, vzniklo v roce 2004 občanské sdružení Frýdlantských okresních drah, které mimo jiné od roku 2008 provozuje malé muzeum v objektu bývalého lokomotivního depa ve Frýdlantu v Čechách a zároveň usiluje o obnovu provozu alespoň na části původní tratě. Muzeum není velké, rozhodně však stojí za krátkou návštěvu. Jsou zde vystaveny historické fotografie vztahující se k železničnímu provozu v celém výběžku, modelová železnice a různé další artefakty. Ozdobou zdejší expozice je motorová lokomotiva T 36.002. Tu členové spolku dovezli z Německa, přičemž lokomotiva stejného typu označená T 36.001 na Heřmaničce v letech 1948–1953 jezdila. Ve výtopně je k vidění i „prasátko“ a před výtopnou pak několik

úzkorozchodných vozů a normálněrozchodný nákladní vůz na podvalníkovém voze. Cílem spolku je v tuto chvíli obnovení tratě alespoň mezi výtopnou a normálněrozchodnou stanicí Frýdlant v Čechách, kde je dochovaná budova původní úzkorozchodné dráhy. K tomu však je hodně daleká cesta. Doplníme, že muzeum je otevřeno od června do srpna každou sobotu od 9 do 16 hodin. Vstupné je dobrovolné.



Hlavním exponátem muzea je lokomotiva T 36.002

FOTO: MICHAL ROH

Muzeum úzkorozchodné dráhy není ve výběžku jedinou zajímavostí. Kromě již zmíněného hradu a zámku ve Frýdlantu je to například Jizerskohorské technické muzeum v bývalé textilce v Bílém Potoce pod Smrkem nebo třeba skanzen v Jindřichovicích pod Smrkem. A koho památky nebaví a dává přednost přírodě, výběžek i okolní hory představují významný region pro turisty, cyklisty i horolezce.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH



Přístavba podvalníkových vozů ve Frýdlantu v Čechách lokomotivou T 36.001

FOTO: SBÍRKA MICHAL ROH

Mn 8593 pp						
Lok. T 47,0. Norma zatížení S 120 tun						
Frýdlant v Č. ☉ ..				6 44	25/39	120tun 3804
Kunračice u Fr. nz	16	7 00	2	7 02		
Děřichov u Fr. nz	14	7 16				3806, 8594
Úhrnem	30		+	2	= 0 hod. 32 min.	
△ Pravidelný vjezd na kusou kolej.						

Tabulka sešitového jízdního řádu pro manipulační vlak vedený podle potřeby k obsluze zastávky s nákladním Děřichov. FOTO: SBÍRKA MICHAL ROH