speciál

Cargo Bulletin

Speciál k obchodní konferenci společnosti ČD Cargo, a. s.

+ navíc něco pro volný čas

Představujeme komodity ČD Cargo

železo | pevná paliva | stavebniny | chemie | dřevo | automotive | potraviny | kombi | ostatní

Konference ČD Cargo - příspěvky

Budoucnost železniční nákladní dopravy | Analýza české ekonomiky | Bezpečnost na kolejích
Železniční infrastruktura v roce 2021 | ČD Cargo – váš silný a stabilní partner | Cenová a obchodní strategie

Nadační fond Skupiny ČD
ŽELEZNICE SRDCEM

Pomoc železničářům v nesnázích

Na trati života se může vždy objevit překážka, ať již v podobě úrazu, nemoci, nebo třeba živelní pohromy. Nadační fond ŽELEZNICE SRDCEM pomáhá železničářům a jejich rodinám k návratu do běžných kolejí.

www.zeleznicesrdcem.cz

Přispějte společně s námi na transparentní účet 2402887002/5500

Pojeďte s námi.
www.cd.cz

Cargo | České dráhy
Národní dopravce

Obsah

Editorial 1
Aktuality listopad 2019 – říjen 2020 2
Představujeme komoditu železo 4
Představujeme komoditu pevná paliva 6

Představujeme komoditu stavebniny 8
Představujeme komoditu chemie 10
Představujeme komoditu dřevo 12

Představujeme komoditu automotive 14
Představujeme komoditu potraviny 16
Představujeme komoditu kombi 18
Představujeme komoditu ostatní 20
ČD Cargo v zahraničí 22
ČD Cargo na Nové hedvábné stezce 24
Odbor řízení přeprav – zákaznické centrum 26
Vítejte na konferenci ČD Cargo 27
Budoucnost železniční nákladní dopravy 28

Analýza české ekonomiky 30
Bezpečnost na kolejích 32
Železniční infrastruktura v roce 2021 34
ČD Cargo – váš silný a stabilní partner (pokračování) 36
Cenová a obchodní strategie pro rok 2021 38
Místo společenského večera – Pára je živý organismus 40
Něco z historie: Vozy na přepravu uhlí 42

Editorial

Netuším vôbec akým oslovením začať, ako genderovo vyvážiť a pritom vystihnúť podstatu.

Priatelia, máte pred sebou náš Bulletin, provizórne COVID riešenie, ktorým vás chceme ubezpečiť, že aj v tejto neľahkej dobe nám záleží na tom, aby sme vám priniesli informácie, ktoré zvykneme spoločne diskutovať a preberať na tzv. obchodnom roku.

Na týchto podujatiach zvyknem aj bilancovať, tak zjednodušene – nie je to žiadna katastrofa, ale dobré to tiež nie je. ČD Cargo vie, čo má, a čo musí urobiť a čo aj urobí. To je nespochybniteľné, „nelžeme si do kapsy". Čo ale chceme a musíme naučiť našich vážených partnerov je tiež jednoduché... Princíp Win Win. A to doslova. Tak ako si ČD Cargo váži svojich dodávateľov a vždy posudzuje dlhodobú výhodnosť spolupráce, tak sa snaží spolupracovať aj so svojimi zákazníkmi. Pokiaľ chcú naši partneri solídneho dodávateľa s celorepublikovou, resp. celoeurópskou pôsobnosťou, s odpovedajúcou kapacitou „hardvéru", personálu alebo opravárenstva, ktorá s nejakou toleranciou dokáže aspoň na dobrej úrovni pokryť požiadavky a sezónne výkyvy, tak ČD Cargo tu je pre vás. Ale či tu bude v podobe, tak ako sme naň dnes zvyknutí, záleží na Win Win partnerstvách.

V opačnom prípade je to o znižovaní kapacít, zefektívňovaniu voči tlaku konkurencie a jedného dňa sa všetci preberieme do reality, že ČD Cargo dokáže byť síce efektívne, ekonomickejšie, ekologickejšie, ale len tam, kde aj iní dopravcovia, a to v preprave ucelenými vlakmi z bodu A do bodu B. Žiadna celorepubliková obslužnosť, žiadne tolerancie v prístavbe, žiadne zriaďovacie stanice, len low cost riešenia s presnými parametrami. Miesto koľají vzniknú cyklotrasy, na diaľniciach aj na cestách prvej, druhej i tretej triedy budeme sedieť v aute a nadávať na kamióny pred nami aj za nami.

A preto hovorím o dlhodobej spolupráci Win Win. Všetko ostatné je prehra, a to prehra pre všetkých, ako pre dodávateľov, tak aj pre zákazníkov. Môj osobný a neskromný názor – ČD Cargo potrebujeme všetci a potrebujeme ho životaschopné a učenlivé aj na vlastných chybách. Samozrejme ČD Cargo hlavne potrebuje spokojných a bonitných zákazníkov. Viem, že prechádzame ťažkým obdobím, ale len na nás spoločne záleží, ako naše spoločnosti z krízy vyjdú. Budú zničené, alebo posilnené?

Železnici zdar

Ivan Bednárik
predseda představenstva ČD Cargo, a. s.

Listopad 2019

V rámci oprav lokomotiv řady 750 zahájených v ŽOS Zvolen v roce 2019 nechalo ČD Cargo opatřit stroj 750.163 zelenošedým retro nátěrem, který má za cíl připomenout tradici výroby těchto lokomotiv v ČKD Praha. Stroj je nasazen v obvodu PJ Brno.

Prosinec 2019

Park moderních lokomotiv ČD Cargo rozšířil v prosinci 2019 první „bizon" – lokomotiva 753.615 z CZ Loko. Stal se základem flotily čtyř těchto strojů nasazovaných zejména na vozbu nákladních vlaků v okolí Nymburka.

Leden 2020

Převzetí poslední z pětice nových lokomotiv řady 744. Lokomotivy jsou nasazeny na výkony v obvodu PJ Brno. Setkat se s nimi můžeme prakticky ve dvou lokalitách – na Břeclavsku a v okolí Havlíčkova Brodu. Podle provozních zkušeností se ČD Cargo rozhodne o uplatnění opce na dalších 5 strojů.

Únor 2020

Ve spolupráci mateřského ČD Cargo, dceřiné společnosti CD Cargo Poland a pobočky ČD Cargo, Niederlassung Wien byly v průběhu února přepraveny první dvě nové jednotky řady ATR 220 od výrobce PESA Bydgoszcz až do rakousko-italské pohraniční přechodové stanice Tarvisio.

Březen 2020

Dění nejen v České republice začal ovlivňovat skrytý nepřítel v podobě koronaviru COVID-19. ČD Cargo muselo zajistit bezpečí svých zaměstnanců a operativně reagovat na pokles poptávky po přepravách. Přepravami lihu na výrobu dezinfekce jsme přispěli ke zmírnění následků pandemie.

Duben 2020

Do Ingolstadu dorazil první vlak, který byl v Německu veden na vlastní licenci a strojvedoucím ČD Cargo. Stalo se tak přesně měsíc poté, co ČD Cargo završilo legislativní proces získání dokumentů potřebných k provozování drážní dopravy v Německu.

Květen 2020

V měsíci květnu probíhá na různých místech České republiky prezentace nové technologie Innofreight – vozu RockTainer INFRA. Jak je již z názvu patrné, jedná se o vůz s nástavbami sloužícími na přepravy kameniva různé frakce určeného k sypání do koleje při výlukách.

Červen 2020

14. června dorazil na kontejnerové překladiště v Pardubicích první vlak se zdravotnickým materiálem z Číny. Jednalo se o první z trojice ucelených vlaků (celkem 100 kontejnerů) realizovaný na základě objednávky Ministerstva vnitra České republiky.

Červenec 2020

2. července 2020 došlo k historicky prvnímu nasazení lokomotivy řady 388 na pravidelný nákladní vlak ČD Cargo. Jednalo se o obrat Pn 62012/62013 Ostrava – Česká Třebová – Ostrava a stalo se tak v rámci zkušebního provozu na tratích Správy železnic.

Srpen 2020

Na přelomu srpna a září ČD Cargo ve spolupráci s dceřinou společností CD Cargo Slovakia úspěšně zrealizovalo přepravu 163 tun těžkého transformátoru z Plzně do Kalné nad Hronom. Přeprava se na slovenském úseku uskutečnila na licenci dceřiné společnosti.

Září 2020

Provoz na trati z Prahy do Berouna ochromil na přelomu srpna a září požár měnírny v pražské Chuchli. Po dobu její omezené proudové kapacity platil denní zákaz jízd nákladních vlaků s elektrickými lokomotivami. Zkomplikovala se už tak složitá obslužnost západních Čech.

Říjen 2020

ČD Cargo, v rámci své společenské odpovědnosti, zahájilo přepravy hnědého uhlí z Dolů Bílina pro odběratele ŠKOENERGO s využitím tzv. zelené trakční elektřiny, tzn. z elektřiny vyrobené z obnovitelných zdrojů. V rámci pilotního projektu bude převezeno 50 000 tun uhlí.

Železo

Přes 400 tisíc tun železného šrotu za rok

přepraví ČD Cargo ze šrotišť zákazníka TSR Czech Republic

Na českém trhu působí společnost společnost TSR od roku 1991 a v současné době je největším českým zpracovatelem kovového odpadu a barevných kovů. Pochlubit se může nejhustší sítí provozoven kovošrotu v České republice. Je součástí mezinárodního holdingu TSR Group s působností po celé Evropě. Kromě výkupu kovového odpadu TSR vykupuje i papír, plasty a sklo, nabízí i demoliční a demontážní služby a opravuje recyklační stroje. Obchodní a zpracovatelská činnost TSR přináší nejen ekonomické výhody, ale je i přínosem v oblasti ochrany primárních zdrojů nerostných surovin.
K největším střediskům společnosti TSR Czech Republic patří Polanka nad Odrou, Olomouc, Plzeň a Hradec Králové.

Železný šrot představuje pro hutní průmysl velmi významnou surovinu a jsem rád, že ČD Cargo je partnerem všech významných obchodníků s touto komoditou. Přepravy šrotu představují v komoditní skupině asi 20 % celkových objemů a společnost TSR Czech Republic pro nás v tomto segmentu představuje jednoho z nejvýznamnějších zákazníků. Velmi

„Pro přepravy šrotu nabízíme moderní technologie.“

Marek Šafarčík, vedoucí komoditní skupiny železo a strojírenské výrobky ČD Cargo, a.s.

důležité je, že většina velkých kovošrotů této společnosti je zavlečkována, což výrazně zvyšuje konkurenceschopnost železnice oproti silniční dopravě. Bohužel to však představuje i dosti velkou finanční zátěž v podobě poplatků za provozování dráhy. Dalším faktem, který nahrává železnici, je poměrně velká přepravní vzdálenost – k odběratelům šrotu patří mimo jiné i německé a polské hutě nebo italské ocelárny. Našim zákazníkům nabízíme přepravy šrotu nejen formou ucelených

vlaků, ale i ve skupinách vozů nebo formou jednotlivých vozových zásilek.
Firmě TSR jsme v nedávné době představili zajímavou technologickou novinku, tzv. ScrapTainer. Jedná se o alternativu k otevřeným vysokostěnným vozům. ScrapTainer je 40stopou přepravní jednotkou o ložném objemu 70,1 m³. Je určen k nasazení na 80stopém článkovém InnoWaggonu, s nímž dohromady dosahují dva ScrapTainery vlastní hmotnosti 43,5 t, což znamená nejvyšší ložnou hmotnost 136,5 t na traťové třídě D. Myslím si, že to pro zákazníky může být velice zajímavé.

„ČD Cargo poslední dobou dokazuje, že je schopno se našim požadavkům obchodně i provozně přizpůsobit."

Robert Procházka, ředitel logistiky pro Českou a Slovenskou republiku TSR Czech Republic s.r.o.

TSR
THE METAL COMPANY

„ČD Cargo je náš největší logistický partner. Nějakou dobu trvalo, než jsme k sobě našli cestu, protože změna logistického myšlení v TSR Czech Republic v posledních letech nesla velké nároky jak na naše zaměstnance, tak na všechny dodavatele logistických služeb.
Společně jsme našli řešení v době nedostatku vagonů a neustále se snažíme vymýšlet nová řešení. Úspěšně jsme

sestavili ucelené vlaky i tam, kde to doposud nebylo možné a ČD Cargo vždy tyto pokusy podpořilo. Spolupráci dokazuje také úspěšný test ScrapTaineru na třech provozovnách TSR, který může být při zachování cenové politiky řešením pro lehké šroty.
Jako hlavní problém železniční dopravy vidím obtížnost cenově vykrývat krátkodobý přebytek silniční kapacity na trhu. Dokážu si představit cílené cenové balíčky, které rychle vykryjí tyto krátké, zato strmé poklesy cen v silniční dopravě. Dalším problémem je absolutní absence podpory státu na údržby vleček. Nůžky (ne ty šrotařské) se bohužel mezi silnicí a železnicí stále rozevírají v neprospěch železnice. I přesto se budeme snažit udržet co nejvíce šrotu právě na železnici, kam tato komodita logicky patří. Pár nápadů k tomu stále ještě máme.

KONTAKTY ČD CARGO:

Ing. Marek Šafarčík
vedoucí komoditní skupiny
+420 602 575 516
Marek.Safarcik@cdcargo.cz

Žaneta Hamrlová
obchodní manažer
+420 725 713 985
Zaneta.Hamrlova@cdcargo.cz

Ing. Dagmar Valová
obchodní manažer
+420 602 692 801
Dagmar.Valova@cdcargo.cz

Ing. Alexandr Ivanov
obchodní manažer
+420 727 973 956
Alexandr.Ivanov@cdcargo.cz

Radek Kolář
obchodní manažer
+420 606 793 622
Radek.Kolar@cdcargo.cz

Pevná paliva

Až 3,5 mil. tun uhlí ročně

dokáže ČD Cargo přepravit v nástavbách Innofreight do elektrárny Chvaletice.

Elektrárna Chvaletice patří k nejvýznamnějším energetickým zdrojům České republiky. Vybudována byla v letech 1973 – 1979, od té doby prošla celou řadou modernizací. Celkový instalovaný výkon 820 MW tvoří čtyři bloky o výkonu 205 MW. Kromě výroby elektrické energie zajišťuje chvaletická elektrárna také dodávky tepla.

V elektrárně Chvaletice byl od poloviny devadesátých let v provozu rotační výklopník – železniční vůz najel do výklopníku, hydraulika jej přidržela na koleji a pak se celá kolej otočila vzhůru nohama, přesněji o 170 stupňů a uhlí se gravitací vysypalo. Toto zařízení se pomalu blížilo ke konci svojí životnosti a před ČD Cargo stála výzva? Dokáže zákazníkovi nabídnout modernější technologii a obhájit svojí pozici?

Na počátku roku 2016 jsme ve spolupráci s firmou Innofreight nabídli zákazníkovi nový koncept na zajištění přepravy a s ní související vykládky uhlí v kontejnerech XXL, tzv. MonTainerech. Ty jsou naloženy na speciálních vozech řady Sggrrs, které bývají označovány také jako InnoWaggony. Vyznačují se mimo jiné zvláštní lehkou konstrukcí spojenou s vysokou ložnou hmotností.

„Vykládka MonTainerů je jednoduchá a rychlá.“

Boris Šarman, vedoucí komoditní skupiny pevná paliva ČD Cargo, a.s.

A jak vlastně vykládka probíhá? Souprava je přistavena na vykládací místo, posun s vozy zajišťuje speciální robot. Kontejner je nabrán „vidlemi“, automaticky otočen, resp. vysypán do vykládacího místa a vrácen zpět na železniční vůz. Dálkově ovládaný robot pak soupravu posune a celý proces se opakuje. Vykládka 28 kontejnerů, což je polovina soupravy, trvá cca 50 minut. Vykládku kontejnerů, stejně jako obsluhu vlečky zajišťují naši zaměstnanci.

Cargo

„Mám záruku, že v případě navýšení zájmu o elektřinu se na ČD Cargo můžu spolehnout."

Ondřej Peroutka, obchodní ředitel Coal Sales, Sev.en Commodities AG, odštěpný závod

ČD Cargo je pro nás významným partnerem. Při dopravě našeho uhlí do elektrárny Chvaletice, která stejně jako těžební společnosti patří do skupiny Sev.en Energy, oceňujeme na spolupráci s ČD Cargo především spolehlivost. Profesionalita dopravce se naplno projevila při přechodu na novou technologii, který proběhl poměrně rychle a bez zásadnějších problémů a zdržení. Výstavba vykládacího zařízení v elektrárně byla zahájena v srpnu 2017, montáž technologie probíhala do konce února 2018 a v březnu byl zahájen ověřovací provoz.

Změna a zefektivnění přepravy uhlí si vyžádala maximální koordinaci všech, kdo se na zavádění nové technologie do praxe podíleli. A myslím, že se nám to povedlo. Na co jsme dříve potřebovali 13 i více souprav „uhláků" při počtu 7 vlaků denně, nám dnes stačí souprav 7, přičemž počet vlaků osciluje mezi 6 a 7 denně.

Do 30 vysokostěnných vozů řady Eas tvořících soupravu uceleného vlaku jsme naložili cca 1 650 tun uhlí. Ve 14 vozech Sggrrs (dvojčata spojená pevnou spojkou) přepravíme v 56 kontejnerech 1 900 tun paliva. Z toho je tedy zřejmá výhoda nové technologie – stejný objem suroviny je možné přepravit nižším počtem vlaků.

KONTAKTY ČD CARGO:

Ing. Boris Šarman (hnědé uhlí)
vedoucí komoditní skupiny
+420 602 663 746
Boris.Sarman@cdcargo.cz

Ing. Libor Macoszek (černé uhlí a koks)
obchodní manažer
+420 602 663 756
Libor.Macoszek@cdcargo.cz

Stavebniny

Prahu jsme odvozem hlíny po železnici ušetřili jízdy 8 500 nákladních automobilů

V létě 2018 byla zahájena jedna z nejvýznamnějších železničních staveb v Praze – modernizace železničního koridoru mezi pražským hlavním nádražím a stanicí Praha-Hostivař. Během této stavební akce v hodnotě zhruba 4,4 miliardy korun se celý tento úsek mění k nepoznání. Spolu s původní dvoukolejkou zanikne i zastávka Praha-Strašnice a zcela nová čtyřkolejná trať povede přes někdejší seřaďovací stanici Praha-Vršovice. V novém úseku vzniknou dvě zastávky, Praha-Eden a Praha-Zahradní město. Kromě významu pro příměstskou dopravu ve směru Benešov u Prahy a Tábor je tato stavba pojata také jako součást možného zaústění vysokorychlostní železnice ve směru od Brna do Prahy. Do plného provozu by celý modernizovaný úsek měl být uveden v roce 2021. Zhotovitelem stavby je sdružení společností Swietelsky Rail CZ, Metrostav a SMP CZ.

„Nejdůležitější je pro mne spokojenost zákazníka."

Jolana Lišková, obchodní manažer pro přepravu stavebnin ČD Cargo, a.s.

Fakt, že si nás firma Swietelsky Rail CZ vybrala jako svého partnera pro řešení logistiky na náročné stavbě v pražských Vršovicích, je pro mne osobně velkým závazkem. Pro ČD Cargo je to zároveň příležitost ukázat, že dokážeme přepravit opravdu téměř vše. Stěžejní je odvoz vytěžené zeminy ze staveniště na místo uložení v Novém Strašecí – od začátku akce jsme sem odvezli již více než 200 tisíc tun hlíny. Menší část putovala na uložení do Benešova u Prahy. Další významnou aktivitou je dovoz štěrku z lomu u Bíliny. Zde se ukazuje naše flexibilita, protože jsme schopni zajistit jak přepravu většího objemu v ucelených vlacích, tak menšího množství formou „jednotlivek" pravidelnou vlakotvorbou. Kolejnice z Třince, betonové pražce z Uherského Ostrohu nebo výhybky z Prostějova – to vše na stavbu přivezlo ČD Cargo. Není pro nás problém ani projednat a zajistit přepravu těžké stavební techniky, například jeřábu Gottwald nebo různých podbíječek apod.

„Na ČD Cargo oceňuji široké spektrum kvalitních služeb.“

Pavel Pechač,
jednatel SWIETELSKY Rail CZ s.r.o.

Tím však naše nabídka nekončí. Velmi žádanou službou je v případě výlukových akcí poskytnutí lokomotiv na posun a také kvalifikovaného personálu pro práci ve vyloučených kolejích, konkrétně strojvedoucích, vedoucích posunu nebo zaměstnanců pro řízení sledu na vyloučené koleji. V této souvislosti musím vyzdvihnout vysoké pracovní nasazení našich zaměstnanců, a to nejen na stavbě v Praze-Vršovicích. Patří jim velký dík za úspěšnou realizaci těchto náročných obchodních případů.

Modernizace pražského uzlu není první akcí, kterou realizujeme s ČD Cargo. Spolupracujeme již od roku 2017. Z významnějších akcí, do kterých jsme se pustili společně, můžu jmenovat třeba revitalizaci tratě Lovosice – Louny, 3. etapu přestavby plzeňského uzlu – přesmyk domažlické tratě, zvýšení rychlosti ve stanici Prosenice, spoustu drobných údržbových jednorázových akcí a nyní se chystáme na rekonstrukci tratového úseku z Velimi do Poříčan, který patří mezi nejfrekventovanější na české železniční síti. Tam dostaneme všichni pěkně zabrat.

Každý obchodní vztah se samozřejmě vyvíjí. Na ČD Cargo proto, kromě již zmíněného spektra služeb oceňuji i trvalou snahu řešit problémy a zlepšovat se. Zpočátku nám velké potíže působila poměrně rozsáhlá byrokracie, do všech procesů je zapojeno více lidí, což pro nás nebylo příliš komfortní. Postupně jsme ale s OPT vyřešili způsob fakturace, významnou pomocí je pro nás jmenování tzv. garanta konkrétní akce za ČD Cargo, se kterým řešíme všechny operativní požadavky. Stavba je živý organismus a vyžaduje jak odpovědnost, tak flexibilitu. Samozřejmě při dodržení všech bezpečnostních zásad.

KONTAKTY ČD CARGO:

Ing. Josef Knězů
vedoucí komoditní skupiny
+420 602 687 052
Josef.Knezu@cdcargo.cz

Ing. Jolana Lišková
obchodní manažer
+420 602 592 970
Jolana.Liskova@cdcargo.cz

Alena Pilařová Makešová
obchodní manažer
+420 606 348 162
Alena.PilarovaMakesova@cdcargo.cz

Ing. Zlatuše Švehlová
obchodní manažer
+420 602 655 536
Zlatuse.Svehlova@cdcargo.cz

Ing. František Zeman
obchodní manažer
+420 602 620 714
Frantisek.Zeman@cdcargo.cz

Chemie

V přepravách pohonných hmot pro ČEPRO
plníme jízdní řád na 90 %

Akciová společnost ČEPRO vznikla k 1. lednu 1994 privatizací bývalého státního podniku Benzina – původně jako České produktovody a ropovody, a. s. Zajišťuje přepravu, skladování a prodej ropných produktů. V celkem 17 skladech jsou mimo jiné uloženy státní rezervy pohonných hmot. ČEPRO vlastní a provozuje největší českou síť čerpacích stanic pod obchodní značkou EuroOil. V současné době disponuje 205 čerpacími stanicemi po celém území České republiky, což ji řadí na třetí místo v počtu čerpacích stanic a čtvrté místo podle objemu prodeje pohonných hmot. Společnost disponuje vlastní rozsáhlou sítí produktovodů spojující firemní sklady s rafinériemi v Litvínově, Kralupech nad Vltavou a Bratislavě. Dovoz pohonných hmot do České republiky je však plně v režii železnice, ve většině případů prostřednictvím dopravce ČD Cargo.

Za klíčové, ve vztahu k objemu přeprav realizovaných pro akciovou společnost ČEPRO, považuji rozšíření vozového parku o 100 velkokapacitních cisteren řady Zacns. V současné době zajišťujeme dopravu 3 – 5 párů vlaků nafty týdně (zhruba 20 párů vlaků měsíčně) z Hamburku do některého ze skladů ČEPRO v Hněvicích, Šlapanově nebo Třemošné u Plzně. Jedná se o poměrně technologicky náročné přepravy, při kterých je vyžadováno naprosto přesné dodržování jízdního řádu. Nejedná se jen o přesnou přístavbu ložených souprav ke stočení pohonných hmot do skladu, ale je nutné i dodržet časy přístavby prázdných souprav k nakládce v terminálech. Jakákoliv nepřesnost může znamenat ztrátu nakládacího okna a tím i zmaření celého obchodního případu se všemi důsledky, včetně penále. Zákaznický servis proto ČD Cargo poskytuje nepřetržitě 7/24.

„Úspěch máme i díky novým cisternovým vozům.“

Kateřina Srpová, obchodní manažer pro přepravu pohonných hmot ČD Cargo, a.s.

Dlouhodobý problém, se kterým se při přepravě pohonných hmot potýkáme, je výluková činnost. Omezení provozu na

Cargo

dvoukolejné trati vedoucí labským údolím z Děčína do Bad Schandau a dále do Drážďan, výrazně snižují kapacitu tohoto v podstatě jediného významnějšího železničního přechodu mezi Českou republikou a Německem. Společnosti ČEPRO chci tímto poděkovat za pochopení a omluvit se za případné komplikace při přepravě jejich zboží.

„Potřebujeme zajistit celý sortiment paliv v požadovaném množství."

Martin Vojtíšek, člen představenstva ČEPRO, a.s.

Kromě zmiňovaného skladování státních hmotných rezerv pro Českou republiku a částečně pro německé EBV zajišťuje ČEPRO skladování a distribuci paliv pro další zákazníky, jako je Unipetrol, MOL i další, provozování čerpacích stanic EuroOil, dále pak velkoobchodní prodej paliv vlastním zákazníkům a v neposlední řadě i přepravu paliv vlastní flotilou automobilových cisteren.
Abychom byli schopni plnit výše uvedené obchodní aktivity, potřebujeme k tomu zajistit celý sortiment paliv v předepsané kvalitě, požadovaném množství a přesně daném časovém období. Pro bližší představu se jedná o všechny druhy motorové nafty, automobilového benzínu, leteckého paliva, biosložek a aditiv. Jen v roce 2019 proteklo naším systémem více jak 4,5 mil. m^3 všech druhů paliv. Z toho jsme cca 70 % naskladnili produktovodem a zbylých cca 30 % přivezli po železnici, na čemž se velkou měrou podílela i společnost ČD Cargo.
Proto bych na tomto místě rád poděkoval za spolupráci, kterou s touto společností máme, a za aktivní přístup všech pracovníků, se kterými spolupracujeme. Jsem rád, že u takto klíčové služby, jakou železniční doprava pohonných hmot je, máme profesionálního partnera, na kterého se můžeme spolehnout.

KONTAKTY ČD CARGO:

Ing. Boleslav Tomšík
vedoucí komoditní skupiny
+420 602 592 966
Boleslav.Tomsik@cdcargo.cz

Kateřina Srpová
obchodní manažer
+420 724 851 015
Katerina.Srpova@cdcargo.cz

Milada Váchová
obchodní manažer
+420 727 903 788
Milada.Vachova@cdcargo.cz

Petr Chramosta
obchodní manažer
+420 725 736 004
Petr.Chramosta@cdcargo.cz

Josef Kaprel
obchodní manažer
+420 725 905 493
Josef.Kaprel@cdcargo.cz

Dřevo

Až 120 m³ dřevní hmoty

je možné naložit na nástavbu GigaWood na voze Sggmrrs

Akciová společnost Wood & Paper byla založena v listopadu roku 2000 třemi akcionáři: Mondi Štětí a.s., Holzindustrie Maresch GmbH a PapierHolz Austria GmbH. Wood & Paper ročně pro výše uvedené firmy zobchoduje 5,1 mil. m³ surového dřeva a dřevní štěpky. S ČD Cargo převeze po železnici 2,2 mil. m³ dřeva a dřevní štěpky ročně. Na začátku března 2020 byly v úzké spolupráci obou firem zahájeny přepravy dřeva s využitím nástaveb GigaWood v relaci Příbram – Znojmo – Retz, přičemž nástavby jsou využívány i v opačném směru v relaci Znojmo – Hněvice pro převoz dřeva pro výrobu papíru a celulózy. Prázdný zpětný běh je tak omezen na technologické minimum. Přepravy dřeva z Příbrami byly doposud realizovány po silnici. Jeden ucelený vlak tak představuje úsporu jízdy 34 kamionů. V době koronavirové krize jsme tak odlehčili nejen našim silnicím, ale především jsme zjednodušili a urychlili přeshraniční přepravu zboží do Rakouska.

Nasazení technologie GigaWood na přepravy dřeva považuji za jednu z velkých konkurenčních výhod ČD Cargo. Jedná se o klanicovou konstrukci, nasazenou na 90´ InnoWaggonech (2x 45´). Na každém článku vozu je umístěno deset párů klanic, které umožňují nakládku vlákniny o délce 2,4 až 2,8 m. Řešení klanicové nástavby o největší šířce 3,14 m a stejné výšce umožňuje ložit 116 – 129 plnometrů dřevní hmoty.

„ČD Cargo nabízí oproti konkurenci celou řadu výhod."

Josef Knězů, vedoucí komodity dřevo, papír, stavebniny ČD Cargo, a.s.

Vlastní hmotnost plně vystrojeného vozu je pouhých 39 tun, což na traťové třídě C, běžné na regionálních tratích, nabízí ložnou hmotnost 121 tun.
Další naší konkurenční výhodu vidím v možnosti zajistit přepravy dřeva na vlastní licenci ve všech sousedních zemích. Právě přeprava dřeva z Příbrami na pilu společnosti Holzindustrie Maresch v Retzu je i v Rakousku realizována na licenci a s personálem ČD Cargo. Naše lokomotivy samozřejmě mohou se dřevem dojet i kamkoliv dále do vnitrozemí.

Cargo

„GigaWood zvyšuje efektivitu dodávek dřevní hmoty po železnici."

Jan Valach,
vedoucí oddělení logistika – železniční přeprava Wood & Paper a.s.

Naše společnost WOOD&PAPER spolupracuje s ČD Cargo od samého založení. S narůstajícím objemem obchodovaného dříví se rozvíjí i spolupráce s ČD Cargo. Železniční přepravy totiž tvoří významný podíl v našich smluvních dodávkách. Společný projekt implementace velkokapacitních vagonů od společnosti Innofreight považuji nyní za jeden z nejvýznamnějších výsledků naší spolupráce. Důležitým krokem pro zvyšování efektivity je provozování těchto vagonů v ucelených soupravách namísto jednotlivých vagonů. Jedině tak dokážeme konkurovat nákladním automobilům.

Parametry ucelené soupravy – 300 metrů délky a 1 250 tun brutto hmotnosti jsme navrhli s ohledem na požadavek maximálně urychlit oběh soupravy mezi nakládkou a vykládkou. Tento parametr má zásadní vliv na celkovou cenu přepravy. Konstrukce GigaWoodu umožňuje rychlou a bezpečnou nakládku nákladními automobily s hydraulickou rukou bez nutnosti „kurtování" zboží na vagoně, což také považuji za velký přínos. Naši smluvní dopravci zvládají nakládku do 13ti hodin. I koneční zpracovatelé vítají tuto inovaci, neboť jim výrazně ulehčuje a zrychluje vykládku, snižuje náklady a především zvyšuje dopravní kapacitu železničních vleček.

Dopravci ČD Cargo patří poděkování za jeho snahu a pozitivní přístup v rámci tohoto projektu. Jsem přesvědčen, že pouze využitím moderních vozů a inovativních přístupů máme společnou šanci zvyšovat objemy přepravené po železnici.

KONTAKTY ČD CARGO:

Ing. Josef Knězů
vedoucí komoditní skupiny
+420 602 687 052
Josef.Knezu@cdcargo.cz

Ing. Zlatuše Švehlová
obchodní manažer
+420 602 655 536
Zlatuse.Svehlova@cdcargo.cz

Ing. Jitka Teplíková
obchodní manažer
+420 724 030 339
Jitka.Teplikova@cdcargo.cz

Ing. Jaroslav Kvapil
obchodní manažer
+420 602 939 389
Jaroslav.Kvapil@cdcargo.cz

Automotive

Až 800 000 automobilů ročně

přepraví ČD Cargo v komoditě automotive po celé Evropě.

Hlavním zbožím, které ČD Cargo v komoditě Automotive převáží, jsou samozřejmě hotové osobní automobily a dodávky. Přepravujeme automobily většiny značek, které mají výrobní závody ve střední Evropě. Tedy ŠKODA AUTO, VW, Seat, Audi, Toyota, Peugeot a Citroën, KIA, Hyundai či Suzuki. Celkem ČD Cargo přepraví ročně kolem 800 000 automobilů. Našimi zákazníky jsou převážně majitelé speciálních patrových autovozů, kteří jsou pak přímými obchodními partnery jednotlivých automobilek. Menší podíl v komoditě zaujímají přepravy autodílů, při kterých je zásadním požadavkem zákazníků přeprava malých objemů v pravidelných intervalech. Komponenty na výrobu automobilů se daří přepravovat především v těch relacích, kde existují i jiné vhodné objemy s denní frekvencí odjezdů. Jedním z takových případů jsou denní dodávky komponentů mezi Německem a Mladou Boleslaví pro zákazníka DB Cargo Logistics (přepravy komponentů na výrobu automobilů značky ŠKODA).

„Snažíme se být flexibilní i v období těžkých výluk."

Lubomír Štangler, vedoucí komoditní skupiny automotive ČD Cargo, a.s.

Vyrobené automobily jsou distribuovány po celé Evropě. ČD Cargo zajišťuje přepravy automobilů nejen po České republice, ale i v zahraničí. Díky vynikající spolupráci s naší dceřinou společností CD Cargo Germany si již několik let udržujeme významné postavení na středoevropském trhu. Snažíme se nabízet našim zákazníkům komplexní řešení, tedy železniční přepravu nejen na českém území. Umožňují nám to licence k provozování drážní dopravy ve všech sousedních státech. Na začátku září jsme z důvodu omezené kapacity na hraniční trati mezi Děčínem a Bad Schandau zahájili přepravy automobilů z Devínské Nové Vsi do Falkenbergu přes Rakousko a Německo ve spolupráci s našimi pobočkami v Rakousku a Německu. Každý den se jedná zhruba o dva páry vlaků. Musím říct, že k plné spokojenosti zákazníka, kterým je v tomto případě společnost BLG AutoRail GmbH.

Cargo

Tento poskytovatel logistických služeb (50% součást holdingu BLG Logistics Group AG & Co KG) patří k významným zákazníkům ČD, resp. od prosince roku 2007 ČD Cargo. V rámci vzájemné spolupráce s BLG AutoRail GmbH jsou uskutečňovány klíčové přepravy automobilů Škoda z Mladé Boleslavi a Solnice do Falkenbergu a také přepravy automobilů Volkswagen z Devínské Nové Vsi do Falkenbergu i dalších destinací. V Nymburce řadíme vozy do „autovlaků" přesně podle požadavků zákazníka. V soukromém sektoru seřaďovací stanice Falkenberg se finálně sestavují tzv. „čisté relace", tzn., že každý vlak má následně jen jednu stanici určení. Je zde i vhodné zázemí pro opravy železničních vozů na přepravy automobilů.

„V mezinárodní spolupráci našich společností vidím velký potenciál."

Oliver Fabian,
prokurista a ředitel obchodu
BLG AutoRail GmbH Mainz

ČD Cargo je pro nás od založení naší společnosti v roce 2007 spolehlivým a výkonově silným partnerem. Zpočátku jsme spolupracovali pouze na území České republiky, postupně se naše spolupráce rozšířila i za hranice České republiky. Události posledních let ukázaly, že jednou ze slabin železniční dopravy jsou předávky vlaků mezi jednotlivými dopravci na státních hranicích, kde docházelo k mnohahodinovým, mnohdy i k celodenním prostojům. Tyto prostoje, a z nich plynoucí zpoždění vlaků, měly často za následek ztráty překládacích slotů v přístavech, v opačném směru i pozdní dojezd prázdných souprav k nakládce a nevratnou ztrátu jednotlivých přeprav ve prospěch silniční dopravy. V této souvislosti si velice ceníme internacionalizace a expanze ČD Cargo na zahraniční infrastruktury. Interoperabilní lokomotivy

ČD Cargo a licence k provozování drážní dopravy ve všech okolních zemích, umožňují kromě jiného i odstranění či podstatné omezení těchto pohraničních rizik. Od začátku září realizujeme společně přepravu automobilů VW z Bratislavy do Falkenbergu odklonem přes Passau. Tuto objížďku si vynutila situace v údolí Labe, kde vzhledem k těžkým výlukám nebylo dostatek spolehlivé kapacity. Lokomotivy ČD Cargo při těchto odklonech operují ve třech zemích, kvalita přeprav je zatím výborná, vše časově naprosto spolehlivé. Díky tomu se uvolnila i kapacita v Děčíně pro naše společné přepravy Škodovek do Falkenbergu. Ještě bych rád dodal, že BLG Logistics Group nabízí přepravy automobilů nejen po železnici, ale i auty a po vodě. Se 7,5 miliony přepravených automobilů za rok, je v daném segmentu evropskou jedničkou.

KONTAKTY ČD CARGO:

Ing. Lubomír Štangler
vedoucí komoditní skupiny
+420 602 570 663
Lubomir.Stangler@cdcargo.cz

Ing. Pavel Vacek
obchodní manažer
+420 602 663 745
Pavel.Vacek@cdcargo.cz

Potraviny

Přepravou produktů společnosti Mattoni 1873 s ČD Cargo nebylo do ovzduší vypuštěno

1 500 tun CO_2

Skupina Karlovarských minerálních vod je největším výrobcem minerálních a pramenitých vod ve střední Evropě. Vedle tradiční minerální vody Mattoni vyrábí pramenitou vodu Aquila a minerální vody Magnesia, Poděbradka, Dobrá voda a Hanácká Kyselka. Společnost má ve svém portfoliu i distribuční značky ovocných džusů Granini, sirupů Yo a limonád Schweppes. Společnost byla založena karlovarským rodákem Heinrichem Mattonim v roce 1873. Současnou podobu získaly Karlovarské minerální vody a.s. v devadesátých letech minulého století díky výrazným investicím nových majitelů, italské rodiny Pasquale.

Již Heinrich Mattoni si dobře uvědomoval, že pro další nárůst výroby je nezbytnou podmínkou vybudování kapacitního dopravního spojení, které tehdy mohla představovat pouze železniční trať nebo vlečka. Proto se 1. února 1895 rozjely první nákladní vlaky po vlečce spojující stanici Vojkovice nad Ohří s výrobním závodem v Kyselce. Ročně bylo po trati přepraveno cca 1 000 vozů s minerálkami.

„Vlaky ČD Cargo představují cenově i technologicky srovnatelnou alternativu k silniční dopravě.“

Boleslav Tomšík, vedoucí komoditní skupiny potraviny a zemědělské výrobky ČD Cargo, a.s.

Když provoz na vlečce v Kyselce v roce 1998 utichl, vypadalo to, že navždy. O to více mne těší, že společnost Mattoni 1873 je společensky odpovědná a provoz na vlečce po necelých 15 letech obnovila. První vlak s minerálkami vyjel po obnovené vlečce z Kyselky 28. srpna 2012. Přepravy realizujeme ve spolupráci s dopravcem Rail System, který se stará o poslední míli v nezávislé trakci. V období duben – září vypravujeme 1 – 2 vlaky týdně, záleží na poptávce odvislé od počasí. Po železnici s ČD Cargo putuje i část nápojů značek firmy Pepsi, jejíž obchody v České republice, na Slovensku a v Maďarsku převzala Mattoni

v roce 2019. Výrobky značek Pepsi jsou přepravovány vlakem z Prahy do slovenských Malacek a do Budapesti a Kesckemétu v Maďarsku. Z odesílací stanice Praha-Hostivař odjíždějí ucelené vlaky opět zpravidla jednou týdně a po 40 hodinách hodinách jízdy dojíždějí do Budapešti. Zákazníkovi jsme dokázali nabídnout cenově i technologicky srovnatelnou alternativu k silniční přepravě. Ta je využívána pouze v období snížené poptávky po nápojích a v zimě, kdy by mohlo hrozit zamrznutí nápojů ve vagónech.

„Železnici vnímáme v širším kontextu udržitelnosti našeho podnikání."

Roman Kordina,
Indirect Distribution Manager,
Mattoni 1873 a.s.

Železniční přepravě věnuje společnost Mattoni 1873 už od roku 2012 velkou pozornost, a to včetně revitalizace vlastních vleček v Kyselce a v Malackách a samozřejmě také investuje do jejich technického stavu. ČD Cargo nám ve spolupráci s dalšími partnery pomohlo přepravy po železnici rozvinout. Postupně došlo k navýšení objemů. Z 20 000 palet v roce 2012 jsme se dostali na 78 000 palet v roce 2019 a v únoru 2020 odjela vlakem 500 000. paleta našich výrobků. Potvrzuje se, že i dnes má smysl vozit nápoje po železnici, a to nejen do zahraničí, ale i v rámci České republiky, tzn. na vzdálenost v řádech „pouhých" stovek kilometrů. Proto s ČD Cargo přepravujeme výrobky vlakem nejen do Maďarska, ale také z našeho výrobního závodu v Kyselce na Moravu, do Mostkovic. Vlaky jsou významnou součástí našeho logistického řetězce a v sezóně s nimi přepravujeme až pětinu naší distribuce v České republice.
Železnici vnímáme v širším kontextu udržitelnosti našeho podnikání, kam patří nejen využívání ekologičtějších dopravních prostředků (vlaky, elektroautomobily), ale i snižování spotřeby energií nebo množství materiálu pro výrobu PET lahví. Usilujeme o zavedení zálohového systému na PET lahve a plechovky a o lokální uzavření koloběhu PET materiálu v rámci České republiky.

KONTAKTY:
Ing. Boleslav Tomšík
vedoucí komoditní skupiny
Boleslav.Tomsik@cdcargo.cz
+420 602 592 966

Kombinovaná doprava

Již téměř 30 let působí na trhu společnost BOHEMIAKOMBI

BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o., je společným projektem silničních dopravců sdružených v ČESMAD BOHEMIA a železničních dopravců ČD CARGO a DB CARGO. Společnost vznikla v roce 1992 za účelem společné podpory a rozvoje kombinované dopravy na území České republiky. Je to progresivní projekt, v němž se silniční dopravci stávají zákazníky železničních dopravců. Na společnost BOHEMIAKOMBI připadla role operátora kombinované dopravy, který pro silniční dopravce a silniční speditéry navrhuje, připravuje k realizaci a následně organizuje konkrétní projekty silnice – železnice.

Projekty kombinované dopravy jsou zpravidla postavené na technologii přímých ucelených mezinárodních expresů, jež přepravují zásilky kombinované dopravy mezi významnými evropskými průmyslovými centry. Zboží naložené do intermodálních návěsů, výměnných nástaveb, cisternových kontejnerů nebo kontejnerů určených pro sypké substráty si silniční dopravci sami svážejí do výchozích terminálů vlaků, kde tyto celé přepravní jednotky předávají k naložení na vlaky. Jízdy expresních nákladních vlaků probíhají převážně v nočních hodinách tak, aby si už na druhý den ráno mohl silniční dopravce sám anebo jeho smluvní partner v cílovém terminálu zásilky znovu převzít a zboží v nich doručit až na dvůr k příjemci zboží.

„Zázemí terminálů kombinované dopravy je při řešení logistických projektů velkou výhodou.“

David Vrtiška, vedoucí komoditní skupiny kombi ČD Cargo, a.s.

Akciová společnost ČD Cargo, jako podílník v BOHEMIAKOMBI, s touto společností úzce spolupracuje při realizaci všech projektů. Ve velké míře využívá také služeb terminálu ČD-DUSS v Lovosicích, ve kterém má ČD Cargo 51% podíl. Podobně jako v případě terminálu v Brně se ukazuje, že mít vlastní překladiště je velkou konkurenční výhodou. Z Lovosic odjíždějí pro BOHEMIAKOMBI 3x týdně vlaky do stanice Hamburg-Billwerder, další je pak linka do Duisburgu, která však v listopadu letošního roku doznala velkých změn. Nově

je koncipována jako triangl v trase Lovosice – Rotterdam – Dusiburg – Lovosice s odjezdy 4x týdně. Předpokládám však, že díky obchodním aktivitám společnosti BOHEMIAKOMBI bude počet spojů brzy navýšen. Z lovosického terminálu však odjíždějí i vlaky jiných operátorů. Zmínit musím například spojení do Antverp.

„Základním předpokladem správné funkčnosti a úspěšnosti projektů je vysoká spolehlivost všech tří článků přepravního řetězce."

Vladimír Fišer, jednatel BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.

Dělba práce je výhodná pro obě strany: výkonově zdatnější železniční dopravce se může specializovat na rentabilnější přepravy velkých objemů (na jeden intermodální vlak lze naložit až 36 návěsů) na velké vzdálenosti, zatímco silniční dopravce, který je zase výrazně pružnější co do plošné obsluhy území i termínového času dodání dokáže lépe zajistit dodání zboží na tzv. poslední míli. Provozování intermodálních vlaků ve spolupráci železničních a silničních dopravců umožňuje koncentraci jednotlivých kamionových zásilek od různých odesílatelů a pro různé příjemce zboží do expresních vlaků na dlouhé vzdálenosti. To umožňuje výrazné zkracování přepravních dob jednotlivých celovozových zásilek až na úroveň srovnatelnou s kamionovou dopravou.

Názorným příkladem takové spolupráce mohou být pravidelně probíhající přepravy mezi Lovosicemi a Dánskem: výměnné nástavby a návěsy naložené ve skladu nebo ve výrobním závodě ve středních Čechách jsou v průběhu dne naváženy do terminálu v Lovosicích. Zde jsou naloženy na vlak, který z Lovosic odjíždí pravidelně v 16:19 hod., a po x hodinách jízdy přijíždí už v časných ranních hodinách do

suchozemského terminálu v Hamburku-Billwerder. Odtud už zásilky pokračují znovu po silnici ke svým příjemcům v severním Německu nebo Dánsku. Zboží naložené v Čechách například v pondělí dopoledne se tak ke svému zákazníkovi v Dánsku dostane už následující den. A stejně to funguje i v opačném směru z Dánska do České republiky. Přepravy takto úspěšně fungují již od roku 2006.

KONTAKTY ČD CARGO:

Ing. David Vrtiška
vedoucí komoditní skupiny
+420 725 104 885
David.Vrtiska@cdcargo.cz

Ing. Jiří Konrád
obchodní manažer
+420 721 783 463
Jiri.Konrad@cdcargo.cz

Ing. Vít Mikolášik
obchodní manažer
+420 607 042 848
Vit.Mikolasik@cdcargo.cz

Ing. Pavel Novotný
obchodní manažer
+420 724 934 319
Pavel.Novotny@cdcargo.cz

Ing. Tomáš Pisinger
obchodní manažer
+420 702 170 054
Tomas.Pisinger@cdcargo.cz

Ostatní

Za pouhé 4 hodiny

dopravíme poštovní zásilky z Prahy do Ostravy

Historie pošty v českých zemích se začala psát v roce 1526, kdy nejvyšší dvorský poštmistr Antonio Taxis dostal úkol zřídit pravidelné poštovní spojení mezi Vídní a Prahou. O více než 300 let později byla zahájena přeprava pošty po železnici. Nejprve se jednalo o klasickou přepravu poštovních zásilek v železničních vozech, později i o tzv. ambulantní pošty, ve kterých poštovní zaměstnanci během jízdy vlaku zajišťovali

„Přeprava pošty po železnici má dlouhou historii.“

Michael Andrle, vedoucí komodity ostatní ČD Cargo, a.s.

zpracování a třídění zásilek. Provoz ambulantních pošt na území České republiky byl ukončen v roce 1999. I přesto, že tradiční způsob písemné komunikace stále více ustupuje digitálním formám komunikace, má poštovní přeprava nejen po železnici stále své opodstatnění a svoji důležitost. Počet listovních zásilek sice dlouhodobě klesá, ale razantně narůstá přeprava balíků a také tzv. nadrozměrných zásilek na paletách.

Poštovní expresy se na svoji cestu z Prahy do Ostravy a zpět vydávají zpravidla třikrát za noc. Vzdálenost 350 kilometrů překonají za pouhé 4 hodiny, což je jízdní doba srovnatelná s běžnými rychlíky, o kamionové přepravě ani nemluvě. „Pošťáky“, jak jsou vlaky slangově nazývány, jsou obsluhovány poštovní terminály v Praze-Malešicích, Pardubicích, Olomouci a v Ostravě na hlavním nádraží. Česká pošta od počátku novodobé spolupráce deklarovala jasný požadavek na rychlost a kvalitu přepravy a trvala na sankcionování pří-

„Rychlost a spolehlivost přepravy je pro nás klíčová.“

Ondřej Tulej,
ředitel útvaru logistika,
divize logistické služby
Česká pošta, s.p.

padných odchylek. Smlouvu jsme proto podepisovali s určitými obavami, ale čas ukázal, že se zbytečnými. U poštovních vlaků analyzujeme každé zpoždění nad 5 minut a přijímáme systémová opatření k jeho snížení. Samozřejmě některé věci nedokážeme ovlivnit – mám tím na mysli různé mimořádné události, o kterých ihned informujeme dispečink České pošty a operativně hledáme možné varianty řešení.

Náš největší sběrný přepravní uzel (SPU) v pražských Malešicích třídí balíky jak od smluvních klientů, zejména e-shopů, tak zásilky retailových klientů, a to z Prahy, středních Čech a části severních a jižních Čech. Zásilky přepravujeme převážně v přepravních klecích s cílem maximálně urychlit nakládku a vykládku. K třídění využíváme balíkový třídící stroj s kapacitou až 10 tisíc kusů balíků za hodinu (technický výkon). Zásilky určené k doručení na střední a severní Moravu jsou přepravovány právě po železnici, pro východní Čechy kombinovaně – po silnici i po kolejích. Malešice mají také funkci meziregionálního logistického uzlu, kde jsou překládány klece se zásilkami z aut do železničních vozů a opačně v relacích SPU Ústí nad Labem 02, Plzeň 02 a Č. Budějovice 02 s SPU Olomouc 02 a Ostrava 02. Pro přepravy poštovních zásilek používáme v zásadě dva druhy železničních vozů. Řada Postw je stavěna na rychlost až 160 km/hod a je určena jak pro přepravy listovních, tak balíkových zásilek. Vozy řady Gbkkgs jsou určeny pro přepravu balíkových zásilek a s ohledem na časovou polohu jízdy vlaků jsou určeny zejména pro zásilky, které nebudou příjemcům dodávány následující pracovní den.

I přes výluky na trati z důvodu stavebních prací je z časového a kapacitního hlediska v současné době pro Českou poštu železniční přeprava na trati z Prahy do Ostravy nenahraditelná silniční přepravou. A ve srovnání s ní je i spolehlivější. Opožděné příjezdy poštovních vlaků s dopadem do kvality poštovních služeb bychom během roku spočítali na prstech jedné ruky. S ohledem na dosavadní dobrou spolupráci s ČD Cargo nevylučujeme ani možnost jejího rozšíření. Mám tím na mysli nejen možné navýšení počtu spojů s ohledem na rostoucí počet přepravovaných balíků.

KONTAKTY ČD CARGO:

Ing. Michael Andrle
vedoucí komoditní skupiny
+420 602 110 049
Michael.Andrle@cdcargo.cz

Ing. Jana Lemberková
obchodní manažer
+420 602 455 679
Jana.Lemberkova@cdcargo.cz

ČD Cargo v zahraničí

ČD Cargo Niederlassung Wien

Rozvoj aktivit v Rakousku umožnil nákup nových lokomotiv Vectron a dokončení administrativního procesu umožňujícího ČD Cargo provozovat drážní dopravu po železničních tratích v Rakousku. Do rakouského obchodního rejstříku byla pobočka ČD Cargo Niederlassung Wien zapsána 19. ledna 2019. Její hlavní činností je provozování železniční nákladní dopravy na území Rakouska, kde nabízí zajištění

přepravy zboží v ucelených vlacích, a to samozřejmě i v tranzitu přes Rakousko z Maďarska nebo Slovenska do Německa, i opačným směrem. Pochlubit se můžeme referencemi z přepravy dřeva, černého uhlí, obilí, chemických produktů a nově i automotive. Za prvních devět měsíců bylo pobočkou v Rakousku převezeno přes 900 vlaků. Naše lokomotivy pravidelně zajíždějí do rakousko-italské pohraniční stanice Tarvisio a také do seřaďovací stanice Basel ve Švýcarsku.

KONTAKTY:
Norbert Moller
vedoucí pobočky Niederlassung Wien
+43 0 660 888 98 60
office@cdcargo.at

ČD Cargo Niederlassung Deutschland

5. března 2020 byla do obchodního rejstříku v Německu zapsána nová pobočka: ČD Cargo, a.s., Niederlassung Deutschland, která je zároveň držitelem všech dokumentů opravňujících k provozování drážní dopravy v Německu. O necelý měsíc později, 3. dubna 2020 zrealizovala pobočka první vlak v Německu na vlastní licenci a strojvedoucím ČD Cargo. Jednalo se o vlak se dřevem z Břeclavi do Ingolstadtu. Ke dřevu brzy přibylo další zboží – kontejnery Innofreight, obilí, ropné deriváty, železo a nově také automobily. Do konce září 2020 převezla pobočka více než 500 vlaků.

Díky spolupráci zahraničních poboček může ČD Cargo nabízet v tranzitu nejen přepravní trasu přes Slovensko a Českou republiku, ale i po koridorové trati přes Rakousko a Passau dále do Německa.

KONTAKTY:
Christian Hann
vedoucí pobočky Niederlassung Deutschland
+43 0 660 888 98 74
Christian.Hann@cdcargo.at

CD Cargo Germany

Společnost se 100% kapitálovou účastí ČD Cargo byla do obchodního rejstříku zapsána 11. října 2004. Od tohoto data se intenzivně věnuje obchodní činnosti zejména v zemích západní Evropy. Od 23. července 2013 nabízí své služby také prostřednictvím dceřiné společnosti CD Cargo Austria GmbH. Svoje aktivity zaměřuje na organizaci komplexních logistických řetězců nejen v rámci Evropy, ale i do zámoř-

ských destinací, včetně zajištění silniční, vodní nebo námořní dopravy. Organizuje a zajišťuje překládku zboží v evropských přístavech a ostatních terminálech. Avšak stěžejní úlohou společnosti je zajištění přepravy automobilů po železnici – obsluhuje všechny významné automobilky a vlastníky soukromých vozů na přepravy automobilů.

KONTAKTY:

Karel Adam
jednatel
+49 69 272 297 11
Karel.Adam@cdcargo.de

Rudolf Machačík
jednatel
+49 69 272 297 15
Rudolf.Machacik@cdcargo.de

Cargo Poland

Společnost byla do obchodního rejstříku zapsána 18. prosince 2006, jejím 100% vlastníkem je ČD Cargo. Z malého dopravce odkázaného jen na přepravy pro mateřskou společnost se společnost za poslední roky změnila v suverénní subjekt, který dokáže nabídnout služby i dalším zákazníkům. Příkladem je úspěch ve výběrových řízeních na přepravu uhlí do polských elektráren a tepláren. CD Cargo Poland však spolehlivě převáží nejen uhlí, ale i železnou rudu, hutní polotovary, dřevo nebo kontejnery. V roce 2019 společnost přepravila více než 3,5 mil. tun zboží. Na své vlaky nasazuje CD Cargo Poland nejen starší lokomotivy ČD Cargo, ale i moderní lokomotivy Dragon od výrobce NEWAG.

KONTAKTY

Tomasz Momot
předseda představenstva

Piotr Sadza
člen představenstva

Izabella Ossolińska
vedoucí kanceláře představenstva
+48 602 109 484
Izabella.Ossolinska@cdcargo.pl

CD Cargo Slovakia

Společnost byla do obchodního rejstříku zapsána 24. září 2008. Hlavní činností CD Cargo Slovakia bylo zpočátku zastupování ČD Cargo na základě mandátní smlouvy na území Slovenska. Postupně se však hlavní náplní stala spedice. V červnu letošního roku se společnost stala plnohodnotným dopravcem na železničních tratích Slovenska. Jako první zajistila 20. června dopravu vlaku s návěsy LKW Walter mezi pohraničními přechodovými stanicemi Kúty a Rajka. CD Cargo Slovakia je 100% vlastníkem firmy CD Cargo Hungary. Ta je od 1. října 2020 držitelem všech dokumentů, které ji opravňují k provozování drážní dopravy v Maďarsku. Díky tomu můžeme prodloužit přepravní rameno u stávajících

přeprav z/do České republiky a velkým pozitivem je možnost navázat na maďarský úsek přímo tranzitem přes Rakousko a vyhnout se tak kapacitně nevyhovující trase přes Děčín. S mateřskou společností spolupracuje například při přepravách automobilů Audi z maďarského Győru do Německa. Neméně zajímavá byla přeprava více než 160 tun těžkého transformátoru do atomové elektrárny ve slovenských Mochovcích.

KONTAKTY:

Daniel Zajko
jednatel
+421 917 377 918
Daniel.Zajko@cdcargo.sk

Koloman Bartha
jednatel
+421 907 909 338
Koloman.Bartha@cdcargo.sk

ČD Cargo na Nové hedvábné stezce

Akciová společnost ČD Cargo Logistics začala jako jedna z prvních firem v České republice zajišťovat přepravu zásilek po Nové hedvábné stezce mezi Čínou a Evropou. Nejedná se pouze o železniční spojení s Čínou, ale i s dalšími zeměmi, například Ruskem, Kazachstánem, Uzbekistánem i dalšími zeměmi střední Asie.

„Nenabízíme jen železniční přepravu, ale celé portfolio služeb,“ říká Jana Mlková, generální ředitelka a předsedkyně představenstva ČD Cargo Logistics a doplňuje, že: *„dnes je samozřejmostí zajištění překládky mezi širokým a normálním rozchodem, nabídka celních služeb, monitoring zásilky po celou dobu přepravy a další služby, včetně dodávek „do domu“ po silnici u kusových LCL nebo kontejnerových zásilek FCL.“* Vlastní dopravní výkon ČD Cargo má v rámci celého obchodního případu minoritní podíl, proto jsou přepravy po Nové hedvábné stezce v režii 100% dceřiné společnosti ČD Cargo Logistics.

„Naše služby jsou vhodné jak pro nové zákazníky, kteří potřebují jednorázově přepravit své zboží z nebo do Číny či dalších zemí na „stezce“, tak i pro stálé zákazníky, kteří mají v uvedených zemích uzavřené dlouhodobé kontrakty,“ konstatuje Jana Mlková a upřesňuje, že: „železniční doprava má pro zákazníky velkou výhodu v pravidelnosti i rychlosti přepravy. Přeprava mezi Čínou a finální evropskou destinací trvá 16 až 20 dní. U námořní dopravy, kterou pro některé klienty ČD Cargo Logistics také zajišťuje, je doba přepravy okolo 6 týdnů. Letecká doprava, která je taktéž v portfoliu naší spedice, je sice nejrychlejší, ale cenově velmi náročná.“

„Železniční doprava má pro zákazníky výhodu v pravidelnosti a rychlosti.“

Jana Mlková, předsedkyně představenstva ČD Cargo Logistics, a.s.

Vlaky, které ČD Cargo Logistics využívá, jsou vypravovány z několika čínských měst (Chengdu, Xi´an, Zhengzhou, Wuhan, Szenzhen, Yiwu) pravidelně podle jízdního řádu do kontejnerových terminálů v Polsku, Německu, České repub-

lice, Maďarsku, Rakousku a Itálii a samozřejmě i v opačném směru z těchto zemí do Číny. Jak již bylo řečeno, ČD Cargo Logistics nabízí svým zákazníkům přepravy jednotlivých kontejnerových zásilek (FCL) i kusových zásilek (LCL). Obstarává přitom nejen železniční dopravu mezi terminály v Číně a Evropě, ale zajišťuje i návoz zásilek do evropských terminálů, jejich rozvozy z terminálů k zákazníkům, naložení kontejnerů, celní odbavení případně skladování. Zajišťuje také konsolidaci kusových zásilek ve skladech a jejich distribuci ke koncovým odběratelům.

Již v počátcích přeprav kontejnerových vlaků ze Zhengzhou do Hamburku se firma ČD Cargo Logistics stala v Evropě jedním z agentů operátora vlaků ZIH Zhengzhou. Postupně rozšířila spolupráci s dalšími operátory vlaků a vybudovala systém kamionových svozů a rozvozů zásilek FCL s pokrytím území celé Evropy. Na druhé straně pro operátory některých kontej-

nerových vlaků mezi Čínou a Evropou zajišťuje ČD Cargo Logistics železniční dopravu po celé Evropě. *„V některých evropských terminálech, kde vlaky Nové hedvábné stezky začínají a končí, zajišťuje ČD Cargo Logistics pro operátory i manipulace s kontejnery a jejich deponii,“* popisuje nabídku Jana Mlkvá a doplňuje konkréta: *„Kromě tradičních komodit, elektroniky, spotřebního zboží nebo automobilových a počítačových komponent, evidujeme nyní zvýšený zájem o přepravy dřeva v kontejnerech do Číny. Na základě objednávky Ministerstva vnitra jsme zajistili dovoz zdravotnického materiálu z Číny do České republiky.“*

ČD Cargo Logistics se od počátku iniciativy One Belt One Road aktivně účastní na přepravách na Nové hedvábné

stezce po železnici z/do Číny. Společnou vizí všech účastníků této aktivity je nabízet nejlepší servis v železničních přepravách mezi Evropou a Asií. *„Na ruských, kazašských a čínských úsecích spolupracujeme s našimi dlouhodobými partnery s jediným cílem – zajistit pro naše zákazníky komplexně fungující logistický řetězec,“* uzavírá generální ředitelka Jana Mlkvá.

KONTAKTY ČD CARGO LOGISTICS:

Kancelář Praha
Opletalova 1284/37
110 00 Praha 1
+420 606 626 879, +420 724 604 614
info@cdcl.cz

Kancelář Ostrava
Wattova 1047/21C
702 00 Ostrava
+420 721 868 966
ostrava@cdcl.cz

Kancelář Valašské Meziříčí
Nádražní 545
757 01 Valašské Meziříčí
+420 602 641 154
valmez@cdcl.cz

www.cdcargologistics.cz

Odbor řízení přeprav a Zákaznické centrum ČD Cargo

V dubnu 2019 došlo k začlenění Zákaznického centra ČD Cargo do odboru řízení přeprav s cílem zkvalitnit, zefektivnit a usnadnit vzájemnou spolupráci mezi ČD Cargo, zákazníky a případnými dalšími subjekty u realizovaných přeprav. V roce 2020 byl odbor řízení přeprav rozšířen o skupinu analýzy.

„Naším cílem je zkvalitnit a maximálně zefektivnit komunikaci mezi ČD Cargo a zákazníky."

Roman Špaček, ředitel odboru řízení přeprav ČD Cargo, a.s.

Zákaznické centrum se nachází v budově řízení provozu Česká Třebová. Jeho hlavní náplní je zajištění pracovního zázemí a podpory pro pracovníky odboru. Díky strategickému umístění centra do sídla dispečerského aparátu je jedním z primárních zdrojů informací. Jak směrem k zákazníkovi a dalším spolupracujícím subjektům, tak pochopitelně i v obráceném směru.

Kontaktní linka: +420 725 957 735

Oddělení zákaznických přeprav je rozděleno na skupinu produktových vlaků a skupinu jednotlivých zásilek Jejich úkolem je získávání všech relevantních a potřebných informací či požadavků jak od zákazníků, tak i jednotlivých organizačních jednotek ČD Cargo s cílem maximálního naplnění očekávání, zájmů a plynulého průběhu společných kontraktů. Manažeři informují o odchylkách od plánu a také koordinují postup se zákazníky u vzniklých mimořádností či konfliktů během realizace přepravy. Svou činností poskytují zpětnou vazbou pro všechny zúčastněné subjekty a samozřejmě se spolupodílejí na průběžném hodnocení přeprav.

KONTAKTY:

David Plch
vedoucí oddělení vnitřního řízení a Zákaznického centra
+420 720 934 668
David.Plch@cdcargo.cz

Jana Muchová
vedoucí oddělení zákaznických přeprav
+420 720 978 118
Jana.Muchova@cdcargo.cz

Vítejte na konferenci ČD Cargo

Vážení obchodní partneři,
jsem velice rád, že i v tomto roce se podařilo zpracovat náš bulletin nejen v podobě, na jakou jste byli zvyklí, a tak mi hned v úvodu dovolte poděkovat autorům, kteří si i v této nelehké době našli čas a přispěli svými odbornými články. Ani v letošním roce tedy nepřijdete o výhled do budoucnosti železniční nákladní dopravy z pohledu ministra dopravy Karla Havlíčka nebo o ekonomickou analýzu Davida Marka z Deloitte. Bezesporu zajímavý je i příspěvek Jindřicha Kušníra z Ministerstva dopravy zaměřený na bezpečnost železniční dopravy. A pokud chcete vědět, co nás čeká na železniční infrastruktuře v roce 2021, nenechte si ujít příspěvek generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody.

„Chceme být především blíž zákazníkovi."

Radek Dvořák,
člen představenstva
ČD Cargo, a.s.

Poděkování patří i představitelům všech firem, kteří byli v rámci prezentace komoditních skupin ochotni se podělit se čtenáři o zkušenosti ze spolupráce s ČD Cargo. Věřím, že tyto informace mohou být inspirací i pro naše další obchodní partnery.
Společnost ČD Cargo, stejně jako celou ekonomiku, postihla pandemie COVID-19. V průběhu jara tohoto roku tak bylo naším cílem maximálně eliminovat ztráty a vymyslet způsob a opatření, která nám pomohou se v co nejkratší době dostat opět na pozice, kam ČD Cargo patří. Ta cesta nebude lehká, ale jak už řekl v úvodním slově předseda představenstva Ivan Bednárik, víme, kam směřujeme a víme kudy jít. S konkrétními kroky vás pak ve svém příspěvku seznámí výkonný ředitel ČD Cargo Tomáš Tóth.
Současná pandemická krize je zároveň velkou výzvou zejména pro obchod. Proto jsme stávající situaci využili i jako příležitost stanovit si střednědobou obchodní strategii. Již dříve jsem v jednom rozhovoru, který se týkal segmentu osobní dopravy, ve kterém jsem deset let působil, řekl, že

naše společnost musí jít naproti zákazníkovi, nikoliv čekat, že zákazník přijde k nám. A to samé lze použít jako „leitmotiv" změn, které jsme nastartovali. Chceme být především blíž zákazníkovi.
Máme jasný plán, jaké přepravy budeme nabízet. Jsme díky našim pobočkám usazeni v Německu, Rakousku, Polsku, na Slovensku a nově v Maďarsku, čímž můžeme nabídnout rychlé přepravy na vlastní licenci napříč Evropou, a to včetně směrování mimo Českou republiku. Budeme se zaměřovat na nové trhy, tedy dále se rozvíjet v zahraničí. Vyvíjíme velké úsilí v rozšíření našeho zázemí a infrastruktury ve smyslu překladišť a potenciálních terminálů, díky čemuž vám budeme schopni nabídnout větší efektivitu a širší portfolio přeprav. Velkou výzvou je pak nabízet ještě komplexnější službu a zároveň jednodušším způsobem. Budeme prostřednictvím nás nebo naší dceřiné společnosti ČD Cargo Logistics ve větší míře nabízet kompletní přepravy včetně první a poslední míle. Pracujeme také na tom, aby smlouvy a jejich dodatkování byly tzv. „na jeden podpis" a přepravní dokumenty pokud možno co nejvíce v elektronické podobě s minimalizací opakovaného vyplňování z vaší strany.
Přestože si uvědomujeme, že veškeré změny se plně projeví až v obchodním roce 2022, pevně věřím, že vy, zákazníci, budete postupně poznávat ČD Cargo jinak již od nynějška. ČD Cargo vždy bylo a bude vaším spolehlivým partnerem.

S přáním pevného zdraví

Radek Dvořák,
člen představenstva ČD Cargo

Budoucnost železniční nákladní dopravy

Primární úlohou státu v oblasti nákladní dopravy je nastavení legislativního rámce pro působení jednotlivých subjektů na trhu a zajištění potřebné infrastruktury, tedy železniční dopravní cesty. Právě o infrastruktuře a její kapacitě se v poslední době vedou časté diskuze.

Železniční síť na našem území vznikala z větší části v druhé polovině 19. století a v této podobě v zásadě slouží dodnes. Dnešní požadavky zákazníků se však zásadně změnily. V období plánovaného hospodářství byla železnice schopna přepravit až třikrát větší objem zboží než v současnosti. Někomu tak může přijít paradoxní, že je dnes hlavním tématem nedostatečná kapacita. Jenže to, co se zásadně změnilo, je charakter celého přepravního trhu: přepravuje se jiný typ zboží s jinými požadavky. Podstatně se změnil i rozsah osobní dopravy. Na hlavních tazích dokonce dostal úplně jiné měřítko. Samozřejmě, železnice má sloužit potřebám cestujících tam, kde existuje potenciál silných přepravních vazeb. Musíme však najít také prostor pro nákladní vlaky.
Základem změn bude pokračující modernizace stávajících páteřních koridorů a to tak, aby v ideálním případě vyhovovaly do roku 2030 požadavkům nařízení o síti TEN-T. Na tratích Brno-Přerov a Plzeň-Domažlice, se bude zvyšovat rychlost a počet traťových kolejí. Měla by se zvýšit kapacita uzlů Ostrava či Brno. Současně probíhá příprava pilotních projektů zcela nové infrastruktury, která by se postupně měla stát součástí sítě vysokorychlostních tratí. Na straně infrastruktury v soukromém vlastnictví, která je nezbytně nutná pro fungování nákladní dopravy, bude pokračovat především podpora rozvoje překladišť pro kombinovanou dopravu.
Z dílčích plánů a opatření lze zmínit prověření úprav tratí kolem Prahy a na Mladou Boleslav a Liberec, úprav tratí se silným nákladním provozem jako Brno-Havlíčkův Brod-Kolín, Kolín-Děčín nebo Ústí nad Labem-Chomutov. Prověřují se další traťové koleje, v některých stanicích se prodlouží užitná délka staničních kolejí.

„Základem změn bude pokračující modernizace stávajících páteřních koridorů.“

Karel Havlíček, místopředseda vlády, ministr průmyslu a obchodu a ministr dopravy

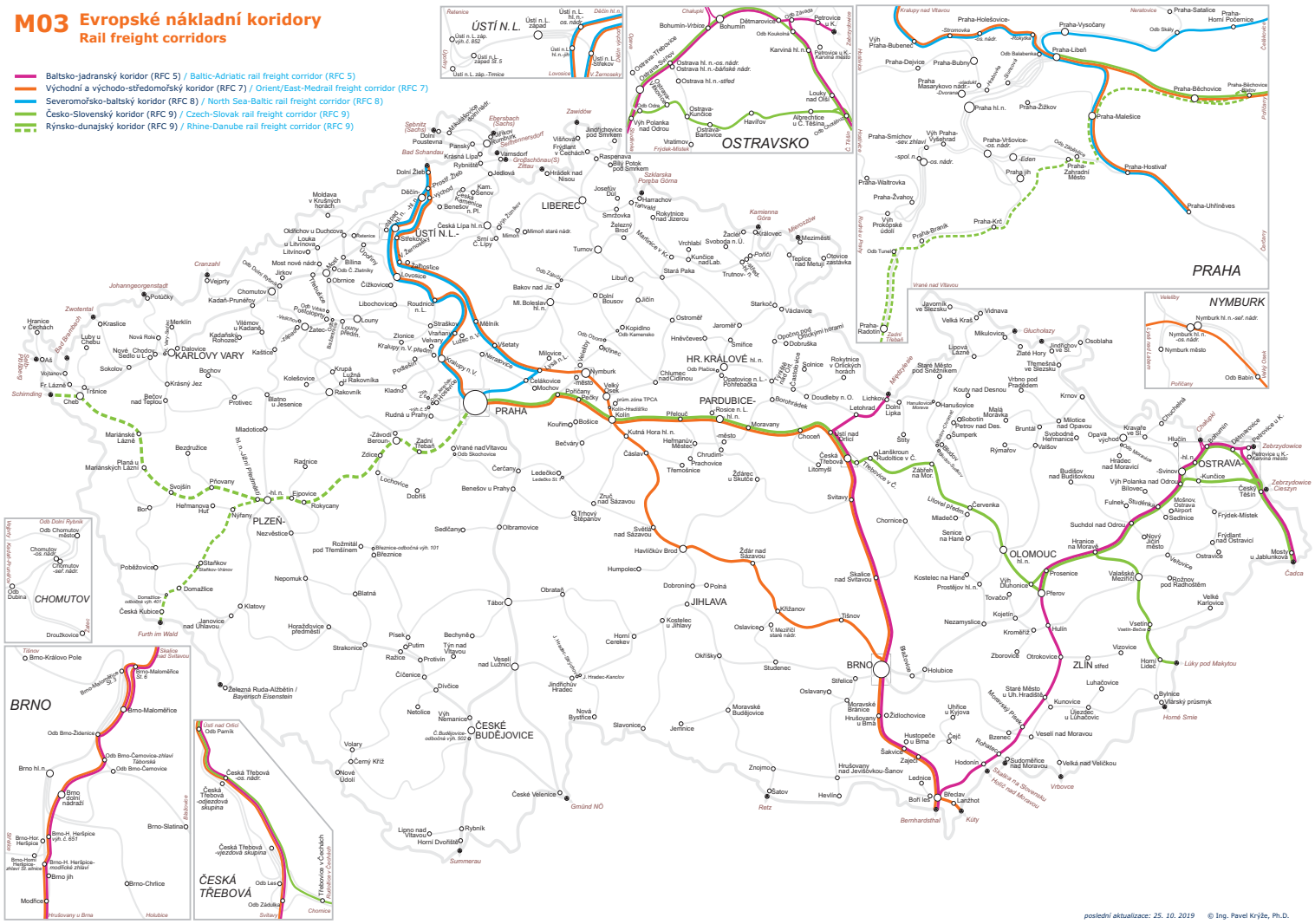
Železniční nákladní doprava se stává, i s ohledem na rozlohu našeho státu, stále více mezinárodní záležitostí. Důležitým nástrojem pro její posílení je vytváření jednotného železničního prostoru v rámci EU. Na tomto poli se za poslední dvě desetiletí udělal velký kus práce. Železnici se daří smazávat přísně národní charakter, který jí značně znevýhodňoval.
V resortu dopravy jsme si vědomi nutnosti uzpůsobovat jed-

notlivé části železničního systému požadavkům interoperability. Kromě infrastruktury proto věnujeme potřebné prostředky formou dotačních programů i přímo dopravcům na uzpůsobení jejich vozidlového parku. Kromě ETCS jde i o systém měření spotřeby elektrické energie, uzpůsobení vozidel pro provoz na střídavém napájecím systému a v neposlední řadě i snižování hluku u nákladních vozů. Jedním ze základních předpokladů dalšího vývoje, na kterém panuje shoda minimálně na úrovni EU, je nutnost snižování negativního vlivu lidské činnosti na životní prostředí.

Doprava se bohužel podílí na celkovém znečištění, například na produkci skleníkových plynů má nyní u nás již čtvrtinový podíl. Prostředkem má být především zvýšení podílu druhů dopravy efektivněji využívající zdroje, kterými jsou vodní a především železniční doprava. V Bílé knize o dopravě z roku 2011 byl stanoven cíl převodu 30 % nákladní dopravy nad 300 km ze silniční na železniční nebo vodní dopravu do roku 2030. V aktuální Zelené dohodě pro Evropu jsou navrženy ještě smělejší cíle a to přesun 75 % vnitrozemské nákladní dopravy ze silnic na železnici nebo vodní dopravu. Právě železniční nákladní doprava by měla být hlavním nástrojem pro snížení produkce skleníkových plynů. Již z fyzikální podstaty má nejvyšší energetickou účinnost a navíc již nyní má předpoklady pro plný přechod k využívání energie z obnovitelných zdrojů.

Naplnit vizi moderní a rychlé železniční nákladní dopravy je lákavé, nelze však zastírat různorodé obtíže napříč Evropou, včetně aktuálních dopadů nemoci COVID-19.

Pro naplnění zmíněných vizí tak bude nutné udělat více. Samotné fungování železniční nákladní dopravy bude muset projít zásadními změnami, tak aby odpovídalo technologickému pokroku. Jsem ale optimistou, neboť železnice má ideální předpoklady pro automatizaci, digitalizaci a potenciál dalšího zefektivňování je zde skutečně velký. Resort dopravy bude strategii rozvoje železniční dopravy zohledňovat, posilovat i upravovat dle vývoje. Dává to najevo jak prostřednictvím Dopravní politiky, tak navazujícími strategiemi, jako je např. Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030.



poslední aktualizace: 25. 10. 2019 © Ing. Pavel Kryže, Ph.D.

Analýza české ekonomiky

1.1 Základní charakteristika

Česká republika představuje malou otevřenou tržní ekonomiku, která netrpí nadměrnými vnitřními, vnějšími či finančními nerovnováhami. Životní úroveň dosahuje 91 % průměru EU (měřeno HDP na obyvatele podle parity kupní síly). Česká ekonomika projde krátkou, ale hlubokou recesí v důsledku celosvětové pandemie viru SARS-COV-2. Očekáváme, že růst potenciálního produktu se obnoví po odeznění pandemie. Dlouhodobý potenciální růst ekonomiky odhadujeme okolo 2 %.

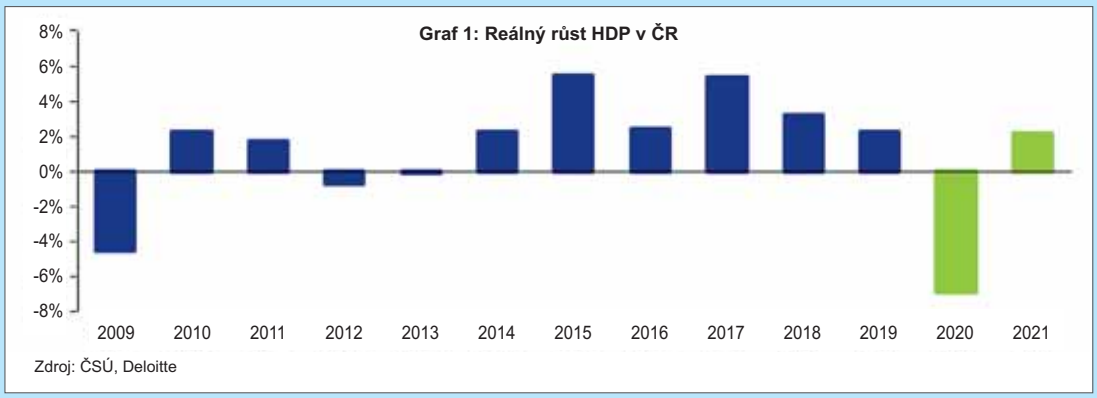
Klíčovou roli ve vývoji ekonomiky hraje zahraniční obchod. Podíl vývozu zboží a služeb na HDP dosahuje 74 %. Hlavními obchodními partnery jsou země EU: Německo, Slovensko, Polsko a Francie. Stabilní makroekonomická situace a relativně nízké zadlužení vládního sektoru se odráží v příznivém ratingu. Standard & Poor's hodnotí dlouhodobé závazky České republiky v lokální měně známkou AA (stabilní výhled), Fitch Ratings známkou AA- (stabilní výhled), agentura Moody's známkou Aa3 (stabilní výhled).

„Česká ekonomika představuje stabilní tržní ekonomiku, která si projde krátkou, ovšem hlubokou recesí."

David Marek, hlavní ekonom Deloitte

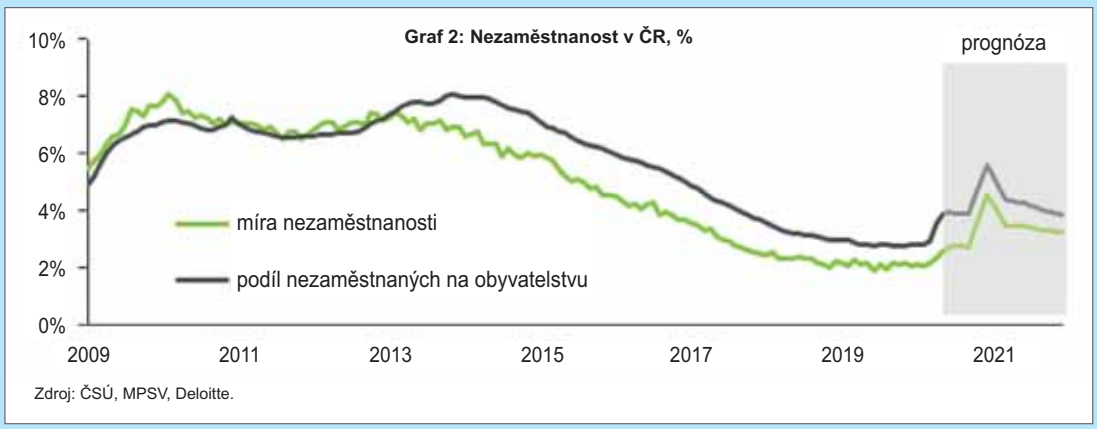
1.2 Hospodářský růst a trh práce

Po recesi v období od prvního čtvrtletí 2012 do prvního čtvrtletí 2013 se ekonomická situace začala zlepšovat a ekonomika zaznamenala šest růstových let po sobě.



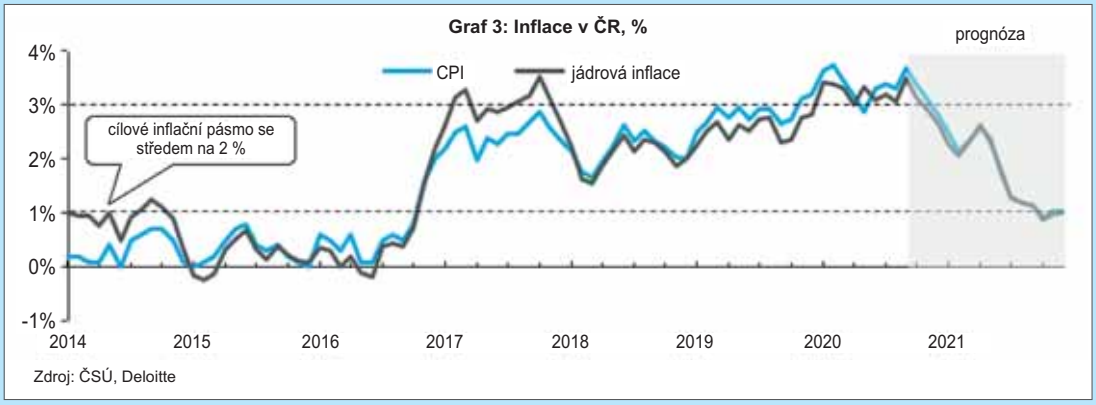
V roce 2019 rostla ekonomika o 2,3 %. Ekonomiku táhla zejména silná spotřeba domácností, jež byla podpořena velmi dobrou situací na trhu práce a rychlým růstem mezd. V roce 2020 ale bohužel zachvátila svět pandemie viru SARS-COV-2. Nezbytná karanténní opatření pošlou letos ekonomiku do velmi hluboké recese. Ve druhém čtvrtletí činil meziroční pokles HDP -10,9 %. Celoroční pokles ekonomiky odhadujeme na -6,9 % a to za předpokladu, že nebude potřeba další karanténa ekonomiky. Pokud se tento scénář naplní, tak česká ekonomika zažije nejhlubší recesi od roku 1991. Příští rok očekáváme oživení, kdy ekonomický růst by měl dosáhnout 2,1 %. Při takovémto vývoji by předkoronavirové úrovně v příštím roce nebylo dosaženo.

Míra nezaměstnanosti díky růstu ekonomiky, který vytváří nová pracovní místa, poslední roky klesala. Zatímco v roce 2012 v průměru dosahovala 7,0 %, postupně klesla až na 2,1 % v roce 2019. Dopad pandemie na trh práce zatím není příliš výrazný. Pomáhá vládní program dotací na udržení pracovních míst Antivirus, který by měl být překlopen v trvalý program Kurzarbeit. Letos by míra nezaměstnanosti měla v průměru činit 2,9 %. Příští rok počítáme s mírným nárůstem na 3,3 %. Nárůst nezaměstnanosti sníží dynamiku mezd v tomto roce.



1.3 Inflace

Inflace se dostala na začátku roku 2020 nad horní toleranční pásmo pro inflační cíl a stále tam zůstává. Důvodem jsou jednak zvýšené ceny komodit (elektřiny, potravin), dále pak



doznívající efekt rychlého růstu mezd. Jako u jiných makroekonomických veličin zahýbá i s inflací pandemie koronaviru. Inflaci na jedné straně ovlivní výrazné oslabení kurzu koruny a růst dovozních cen, na straně druhé ale propad domácí poptávky sníží jádrovou inflaci. Citelně se také snížila cena ropy na světových trzích. Čekáme tak výrazný pokles inflace.

1.4 Externí pozice

Externí pozice zůstává silnou stránkou české ekonomiky. Obchodní bilance je permanentně v přebytku a tento přebytek byl schopen kompenzovat permanentní deficit bilance výnosů způsobený odlivem dividend do zahraničí. Běžný účet platební bilance tak byl v letech 2014 – 2018 v mírném přebytku. Počínaje rokem 2019 se opět dostal do deficitu, nicméně deficit by i navzdory koronavirové krizi měl zůstat jen mírný. Pro letošek odhadujeme schodek běžného účtu 1,1 % HDP.

1.5 Měnová politika

V dubnu 2017 ČNB ukončila kurzový závazek, kdy nedovolovala koruně posílit pod hranici 27 korun za euro. Tento závazek ČNB držela od listopadu 2013. Od té doby došlo postupně k posílení koruny k úrovni 25,0 CZK/EUR na začátku roku 2020. ČNB se vzhledem ke zvyšující celkové inflaci a vzhledem ke známkám přehřívání ekonomiky rozhodla postupně zvýšit svoji hlavní úrokovou sazbu z 0,05 % až na 2,25 %.

Pandemie koronaviru však donutila ČNB zcela otočit kormidlo měnové politiky. Navzdory únorovému zvýšení sazeb se rozhodla přijít hned s celou sadou stimulačních opatření. Snížila svoji hlavní repo sazbu až na 0,25 %. ČNB dále obnovila dodávací repo operace. Snížila sazbu proticyklické kapitálové rezervy na 0,5 %. Dostala do konce roku 2021 zákonný mandát pro nákupy vládních dluhopisů a dalších cenných papírů. Naznačila také možnost zakročit proti nadměrnému oslabování koruny.

1.6 Fiskální politika

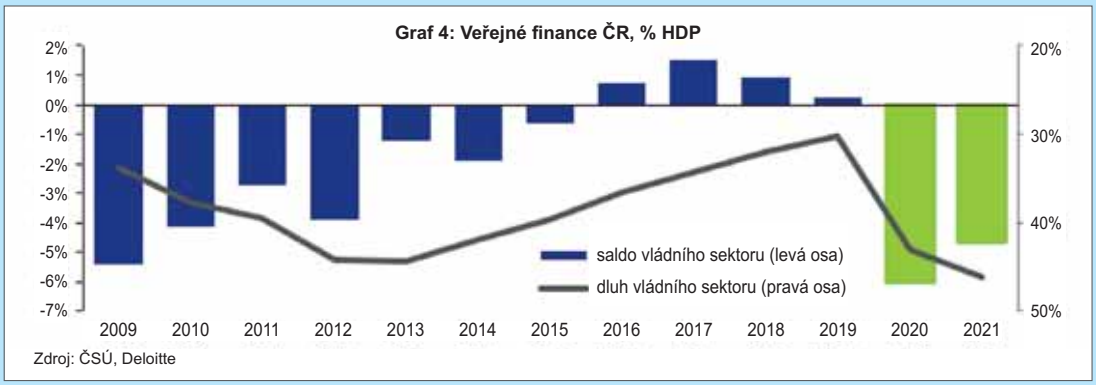
Veřejné finance prošly v letech 2009–2017 výraznou konsolidací, při které se deficit sektoru vládních institucí dostal z 5,4 % HDP v roce 2009 až do přebytku 1,5 % HDP v roce 2017. V roce 2019 činil přebytek vládního sektoru 0,3 % HDP. V roce 2020 dojde k propadu veřejných financí do výrazného deficitu v důsledku poklesu ekonomiky a tedy i příjmů veřejných rozpočtů a v důsledku zvýšených nákladů na podporu ekonomiky. Odhadujeme, že se letos zvýší deficit na 6,0 % HDP, což je hlubší úroveň než v roce 2009, kdy se veřejné rozpočty potýkaly s dopadem finanční krize. V dalších letech očekáváme pozvolné snižování deficitů.

Dluh vládního sektoru postupně klesl až na úroveň 30,2 % HDP v roce 2019 vzhledem k růstu ekonomiky a fiskálním přebytkům veřejných rozpočtů. Trend zadlužení se ale obrátí a zadlužení se již letos dostane opět nad 40 % HDP.

Dosavadní přebytky veřejných rozpočtů a poměrně nízké zadlužení ve srovnání s ostatními evropskými zeměmi reflektuje příznivé hodnocení České republiky ratingovými agenturami a nízké rizikové přirážky u českých finančních aktiv.

1.7 Shrnutí analýzy české ekonomiky

Česká ekonomika nyní představuje stabilní tržní ekonomiku, která si projde krátkou, ovšem hlubokou recesí v důsledku celosvětové pandemie koronaviru. Ve srovnání s ostatními



zeměmi je její komparativní výhodou stabilní a nízká inflace, vnější rovnováha a stabilita finančního sektoru. Fiskální situace je také příznivá, veřejný dluh je v mezinárodním měřítku nízký. Kvůli recesi sice dojde k jeho navýšení, ale i tak zůstane hluboko pod průměrem EU. Dlouhodobý vývoj ekonomiky ovlivní zejména demografický vývoj, konkrétně fenomén stárnutí populace.

Bezpečnost na kolejích

Otázka bezpečnosti železniční dopravy byla obzvláště v letošním roce velmi mediálně atraktivním tématem. V úvodu příspěvku považuji za nutné zdůraznit fakta. Železnice patří dlouhodobě k nejbezpečnějším druhům dopravy a na tom nemění nic ani několik nehod, které se bohužel v posledních dvou letech odehrály vždy v poměrně krátkém časovém intervalu, což vyvolalo dojem, že otázka bezpečnosti železniční dopravy je podceňována.
Vysoká úroveň bezpečnostního standardu na železnici vychází již ze samotné fyzikální podstaty vozidel vedených pevnou dráhou a řízených profesionálním personálem. Ano, každoročně zemře při nehodách s účastí železnice několik desítek osob a další jsou těžce zraněni. V drtivé většině se však jedná o důsledek střetu železničního vozidla s osobou neoprávněně se pohybující v obvodu dráhy, resp. důsledek srážky se silničním vozidlem na úrovňovém přejezdu. Úmrtí nebo těžké zranění zaviněné ze strany železniční dopravy je ojedinělým jevem. Během posledních let jde v průměru o necelou jednu usmrcenou osobu ročně. Bohužel v letošním roce jsme byli svědky již několika takovýchto nehod, které si po delší době opět bohužel vyžádaly oběti mezi cestujícími, resp. vlakovým personálem.

Bez ohledu na míru zavinění toho kterého účastníka nehody je naším dlouhodobým cílem zabraňovat vzniku jakýchkoli nehod, vznikajících v železniční dopravě. Ztráta lidského života je pro blízké osoby nevyčíslitelná, stejně jako trvalé následky na zdraví. Kromě toho je vedle nezanedbatelných hmotných škod velmi nežádoucím jevem narušení železniční dopravy. To je problém, se kterým se železniční doprava velmi vážně v poslední době potýká. Právě nespolehlivost železniční dopravy odrazuje cestující i zákazníky v nákladní dopravě od většího využívání tohoto druhu dopravy.
Problematika zvyšování bezpečnosti na železnici je pod patronací Ministerstva dopravy řešena na úrovni následujících okruhů:
- Zabezpečovací zařízení a infrastruktura
- Strojvedoucí
- Železniční přejezdy
- Železniční mosty

V případě zabezpečovacího zařízení jde částečně o reakci na letošní sérii vážných nehod. Ty obrátily pozornost na řešení provozu na tratích, a to včetně těch se zjednodušeným způsobem řízení dopravy dle

„Nejrizikovějšími místy z hlediska vzniku mimořádných událostí na železnici jsou přejezdy.“

Jindřich Kušnír,
ředitel odboru železniční dopravy
Ministerstva dopravy České republiky

předpisu D3. Zde je doposud řízení provozu zcela závislé na lidském faktoru bez nasazení dalších technických prostředků. Situace se nyní změnila v tom ohledu, že implementací tzv. IV. železničního balíčku jsou nyní i tyto tratě součástí evropského železničního systému a tudíž by zabezpečovací zařízení pro jízdu vlaků i zde mělo odpovídat požadavkům na interoperabilitu. Konkrétně u vlakového zabezpečovače by tedy mělo jít o systém ETCS, nebo systém s ním kompatibilní.
Po diskuzích s odborníky za jednotlivé zúčastněné organizace a s ohledem na technologické a časové možnosti bylo zvoleno řešení, kdy tratě budou rozděleny do následujících skupin:
- tratě, kde bude zaveden provoz dle předpisu D1
- tratě D3 s traťovým souhlasem
- ponechání provozu dle D3
- ostatní tratě

Tratě s větším provozem budou převedeny do vyšší kategorie způsobu řízení dle předpisu SŽ D1 (Dopravní a návěstní předpis) s instalací jednoduššího staničního zabezpečovacího zařízení a s prvky ETCS. Zde dojde k vybudování dálkově ovládaného zjednodušeného zařízení s návěstidly a balízami ETCS. Několik tratí s naopak velmi malým rozsahem provozu bude převedeno rovněž do kategorie řízení provozu dle předpisu D1, ovšem v režimu „jeden vlak na trati“.
Další kategorie tratí bude ponechána v režimu D3, ovšem s vybudováním traťového souhlasu s krycími návěstidly a prvky ETCS. V tomto případě budou tratě vybaveny návěstidly a doplněny balízami ETCS pro zastavení vlaku vybave-

ného ETCS v případě projetí Stůj (nejedná se o plnohodnotné ETCS). Výše uvedené skupiny tratí zahrnou podstatnou délku dotčené sítě (cca 76 %), zbývající tratě zůstanou z hlediska zabezpečení v současném režimu.

Z hlediska bezpečnosti prioritou samozřejmě zůstává vybavení hlavních tratí, které jsou součástí sítě TEN-T, systémem ETCS úrovně L2. Na ně se tato povinnost vztahuje i z hlediska evropské legislativy. Zde pokračuje intenzivní budování traťové části, s tím, že po uplynutí migračního období dojde k zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS a tím bude dosaženo nejvyšší úrovně zabezpečení. Celá síť TEN-T by měla být vybavena ETCS nejpozději v roce 2030 a výhradní provoz tohoto systému bude postupně zaváděn od roku 2025 nejdříve na koridorech a postupně i na dalších tratích. V návaznosti na tyto nejdůležitější tratě pak bude pokračovat budování ETCS i na dalších tratích tak, aby v roce 2040 byla vybavena systémem ETCS celá železniční síť.

Nedílnou součástí funkčnosti systému ETCS je vybavení vozidel palubní částí. To je další náročný úkol, neboť to vyžaduje dosadit palubní část do velkého počtu vozidel mnoha různých typů během omezeného času. Z těchto důvodů se Ministerstvo dopravy rozhodlo aktivně zapojit i do vybavování vozidel jednotlivých dopravců formou investičních dotací. Obdobné programy existují i na úrovni EU, konkrétně jde o nástroj CEF, kde bylo možné podávat projekty již od roku 2015. Od roku 2017 tato možnost existuje i na národní úrovni z prostředků OPD.

Druhým řešeným okruhem je zlepšení podmínek pro výkon práce strojvedoucích. Zde se ve spolupráci s Ministerstvem práce a sociálních věcí připravují změny nařízení vlády č. 589/2006 Sb. Konkrétně jde o zpřesnění právní úpravy prodloužení směny v případě, že je součástí režijní jízda. V případě dělených směn bude nově mezi začátkem první části směny a koncem poslední části směny nejvýše 13 hodin během 24 hodin po sobě jdoucích. Dále bude zavedena garance odpočinku na lůžku po dobu alespoň 6 hodin.

A konečně v případě přestávek v práci bude po 6 hodinách nepřetržité práce poskytnuta přestávka v práci na jídlo a oddech v trvání nejméně 45 minut, kterou lze rozdělit do několika částí v trvání nejméně 15 minut.

Pokud jde o strojvedoucí, bude také navrženo doplnění zákona o dráhách a prováděcích předpisů o sankční systém pro vybraná porušení povinností, kterými jsou řízení drážního vozidla pod vlivem alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky, opakované projetí návěstidla zakazujícího jízdu a nesplnění ohlašovací povinnosti. Dále je doporučeno upravit prováděcí předpis týkající se délky doby školení strojvedoucích.

Jak bylo řečeno v úvodu, nejrizikovějšími místy z hlediska vzniku mimořádných událostí na železnici jsou přejezdy. Zde průběžně probíhá zvyšování úrovně zabezpečení na vytipovaných přejezdech. Zároveň u málo využívaných přejezdů probíhá jejich rušení v případě, že je možná jejich náhrada jiným způsobem. V případě zbývajících úrovňových přejezdů na hlavních koridorech je cílovým stavem jejich postupná eliminace a to především mimoúrovňovým křížením. K problematice přejezdů byl zpracován i materiál „Koncepce snižování nehodovosti na železničních přejezdech Správy železnic“.

Konečně v případě mostů je cílem Správy železnic snížit nejpozději v roce 2030 počet železničních mostů hodnocených stupněm 3 vyžadujících rekonstrukci nebo úplnou přestavbu, na méně než 2 %. Dosažení této vize je strategickým úkolem, jehož splnění vyžaduje změnu systému zajišťování provozuschopnosti železničních mostů. Současně bude nutné zajistit deklarované rozpočtové zdroje včetně alokací kapacit (personál zadavatele, dodavatelské kapacity, materiál, výluky a akceleraci přípravy a realizace staveb.

Železniční infrastruktura v roce 2021

Vážení obchodní partneři, vážené kolegyně, vážení kolegové, s díky využívám příležitosti oslovit vás prostřednictvím Bulletinu, když se z důvodu pandemie COVID 19 letos neuskutečnila konference ČD Cargo.

Provádění udržitelné dopravní politiky státu přikládá velký význam nízkoemisní železnici. Potřeba snižovat emisní stopu dopravy se promítá do priority státu rozvíjet ekologickou železnici, což se pozitivně projevuje v rekordních finančních prostředcích vynakládaných prostřednictvím SFDI na investice a provozování železniční infrastruktury. Od roku 2001 se jedná o částku 492 mld. Kč (obr. 1).

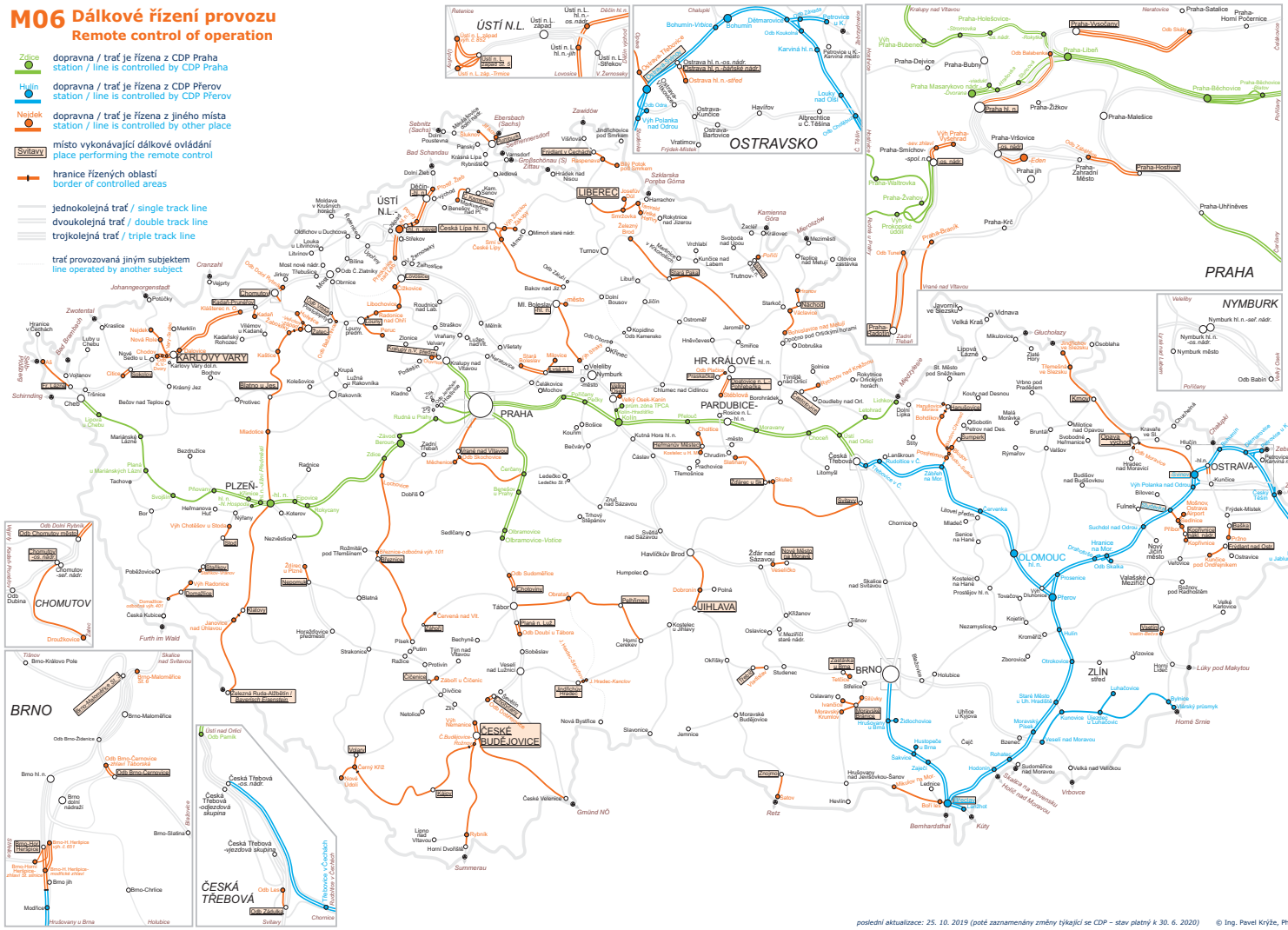
V 2020 roce vynaloží SŽ na investice částku 29,7 mld. Kč. Z národního zdroje získala organizace 14,9 mld. Kč, z OPD 9,8 mld. Kč, z CEF 4,4 mld. Kč a z úvěru EIB 0,6 mld. Kč.
Z probíhajících stavebních akcí bych rád zmínil 4. TŽK a modernizaci trati Sudoměřice – Votice v hodnotě 6,73 mld. Kč, jejímž předmětem je zdvoukolejnění převážně v nové stopě, opuštění stávajících železničních stanic Střezimíř, Ješetice a Heřmaničky a zřízení nové železniční stanice Červený Újezd. Cílem projektu je zkrácení jízdních dob, zvýšení kapacity dráhy, zajištění potřebné prostorové průchodnosti a dosažení požadované třídy zatížení. Dále modernizaci trati Soběslav – Doubí v hodnotě 4,86 mld. Kč, kde předmětem stavby je 8,8 km dlouhá novostavba dvoukolejné trati s plánovanou rychlostí 200 km/h, která nahradí současnou jednokolejnou trať s rychlostí mezi 80 – 100 km/h.
Od roku 2019 probíhá rekonstrukce uzlu Přerov v hodnotě 3,79 mld. Kč s celkovou rekonstrukcí výhybny Dluhonice a navazujícího traťového úseku do Prosenic včetně přesmyku s náhradou úrovňových přejezdů. Stejně tak od loňska probíhá optimalizace úseku Lysá nad Labem – Čelákovice v hodnotě 1,82 mld. Kč pro zvýšení rychlosti až na 140 km/h a novým mostem přes Labe, vyšší kapacitu dráhy a odstranění staveb a zařízení na konci technické a ekonomické životnosti. Velkou pozornost věnujeme letos zahájené stavbě modernizace uzlu Pardubice v hodnotě 6,37 mld. Kč a rekonstrukci úseku Velim – Poříčany v délce 14,5 km v hodnotě 4,61 mld. Kč. Změna trakční napájecí soustavy na AC 25 kV 50Hz probíhá v úseku Nedakonice – Říkovice v délce cca 43 km a v hodnotě 2,36 mld. Kč. Stavby ETCS probíhají na úsecích Praha-Uhříněves – Votice, Přerov – Česká Třebová, Plzeň – Cheb a Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín v celkové hodnotě 1,98 mld. Kč.
Pro rok 2021 počítá SFDI s výdaji do železniční infrastruktury ve výši 53,66 mld. Kč.
Z připravených staveb se zahájením v roce 2021 mohu zmínit zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice v hodnotě 3,59 mld. Kč s cílem zajištění požadované kapacity dráhy, a to zejména díky výstavbě nové stanice Lipovka, která bude sloužit k deponování vozů a sestavování ucelených vlaků přímo v lokalitě průmyslové zóny Solnice-Kvasiny. Stavební činnost se významně dotkne 1. TŽK v úsecích Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí v hodnotě 3,0 mld. Kč a Adamov – Blansko v hodnotě 3,04 mld. Kč. Stavby ETCS budou zahájeny v úsecích Votice - České Budějovice (vč. DOZ), Beroun – Plzeň a Mosty u Jablunkova – Dětmarovice v úhrnné hodnotě 3,1 mld. Kč.
V úseku řízení provozu probíhalo ve druhém pololetí 2020 připomínkování novely předpisu SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis s plánovanou účinností od ledna 2021. Z hlediska zajištění postrkové / přípřežní služby Správou železnic (dále jen SŽ) byl termín pro podání nabídek 30. 9. 2020 a předpoklad komplexního zadministrování je do konce listopadu 2020. Termín zajištění postrkové služby je plánován od 1.4.2021, v průběhu měsíce října bude ze strany SŽ zahájena určenou pracovní skupinou příprava pokynu pro její zajištění. S účastí zástupců nákladních dopravců je počítáno v rámci pracovní skupiny.
Od 15.7.2020 bylo zahájeno vydávání TTP výhradně ze systému KANGO kmen, a to ve formátech PDF i XML, bylo s účinností k 15. 10. 2020 vydáno v novém formátu celkem 120 tratí. K 1. 11. 2020 je v přípravě na vydání dalších 39 tratí. Termín dokončení převodu všech tratí (celkem 284) je do

„Prioritní pozornost věnujeme rozvoji sítě nákladních železničních koridorů.“

Jiří Svoboda, generální ředitel Správa železnic, státní organizace

1. 1. 2021. Pro tratě D3 SŽ intenzivně připravuje koncepci zabezpečení v součinnosti s MD ČR v rámci bezpečnostní pracovní skupiny. Trať D3 Nejdek – Johanngeorgenstadt bude realizována jako první se zvýšeným způsobem zabezpečení, a to s předpokladem k JŘ 2020/2021. Primárně se zde jedná o zabezpečení tratí D3 tzv. traťovým souhlasem nebo jejich převedení na řízení a organizování drážní dopravy podle předpisu D1 se zjednodušeným zabezpečovacím zařízením a dálkovým ovládáním, případně o koncept řízení a organizování drážní dopravy podle předpisu D1 s jedním vlakem na trati.
SŽ intenzivně buduje traťovou část ETCS úrovně 2, aktuálně zejména na tratích TEN-T. V roce 2021 se předpokládá uvést do provozu další úseky: Plzeň (mimo) – Cheb (mimo), Praha-Uhříněves – Votice a Č. Třebová – Brodek u Přerova. Zároveň byl SŽ zadán ministrem dopravy úkol s termínem plnění do 15. 12. 2020, vytvořit harmonogram vybavení všech tratí systémem ETCS do roku 2040 a navrhnout aplikační úroveň ETCS pro jednotlivé tratě. V souvislosti s tím SŽ rozhodne o dalším postupu vybavení tratí rádiovým systémem GSM-R, s prioritou vybavení tratí dnes zcela bez traťového rádiového systému. Běží rovněž příprava veřejné zakázky na vybavení speciálních vozidel SŽ mobilní částí ETCS. V pololetí 2020 byly do CDP Praha aktivovány DOZ úsek Ústí nad Orlicí (mimo) – Lichkov a uzlu Plzeň. Do CDP Přerov bylo v pololetí 2020 aktivováno DOZ úseku Dětmarovice (mimo) – Mosty u Jablunkova. V roce 2021 se přepokládá zapojit do CDP Praha stanice Praha-Uhříněves a Praha-Hostivař.
https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/Show.aspx?path=/Data/Mapy/DOZ.pdf

Správa železnic v roce 2020 zaktualizovala svoji strategii a představila svoji vizi být moderní, pružnou a zákaznicky orientovanou organizací, zajišťující rozvoj provozuschopné, technicky a technologicky vyspělé, kapacitní, bezpečné a dostupné železniční sítě jako nedílné součásti evropského železničního systému. Vizí SŽ je vytvořit nezbytné předpoklady pro posílení pozice železniční dopravy v rámci národního i evropského dopravního trhu a rebalanci přepravního výkonu ve prospěch ekologické železniční dopravy. SŽ hodlá hrát ústřední roli v posilování pozice a role železnice s cílem snižování uhlíkové stopy dopravy a přesunu přepravy na nízkoemisní mobilitu s udržitelným dopadem na životní prostředí.
Ke strategickým cílům SŽ patří modernizace a rozvoj magistrálních koridorových tratí TEN-T, zvýšení rychlosti a kapacity na vybraných tratí mimo síť TEN-T s potenciálem objízdných tras, realizace vládního programu rozvoje rychlých železničních spojení, snížení počtu úzkých hrdel na síti, sjednocení trakční napájecí soustavy na AC 25 kV 50 Hz a zvýšení podílu elektrizovaných tratí pokračováním v liniové elektrizaci, snížení mimořádných událostí instalací moderního zabezpečovacího zařízení a mimoúrovňovými kříženími. Z pohledu nákladní dopravy věnujeme prioritní pozornost rozvoji tratí zařazených do sítě nákladních železničních koridorů (RFC – z anglického „Rail Freight Corridors“), ale i bezprostředně navazující sítě s očekávaným provozem vlaků z/na tratě sítě RFC s cílem nabídnout odpovídající kapacitu výhledovému potenciálu nákladní dopravy.



ČD Cargo - váš silný a stabilní partner (pokračování 2020)

Rok 2020 je ovlivněn pandemií COVID-19 a jen velmi obtížně bychom hledali odvětví, která nejsou touto situací negativně zasažena. Dopravní sektor bohužel není výjimkou a většina dopravců se tak nyní snaží na trhu spotově uplatnit své volné kapacity, aby alespoň částečně eliminovali své těžké ztráty.

„I v této nelehké době pro vás naše vlaky přepraví 165 tisíc tun zboží denně a urazí vzdálenost větší než na cestě kolem světa."

Tomáš Tóth,
výkonný ředitel ČD Cargo, a.s.

ČD Cargo na jaře zaznamenalo výpadky přeprav v řádech desítek procent, jelikož se výkony v některých komoditách téměř zastavily. Nemohli a nechtěli jsme však naši činnost zastavit úplně a čekat na podporu od státu. Naší snahou bylo na jedné straně zajistit neodřeknuté přepravy pro naše zákazníky, což v době zavřených hranic nebyl vůbec lehký úkol, a na straně druhé zajistit maximální ochranu našich zaměstnanců, ke kterým jsme ve velmi krátkém čase dostali dostatek ochranných pracovních pomůcek.

Již v dubnu jsme připravili dva možné scénáře výpadku příjmů do konce roku. První, relativně optimistický. Předpokládal, že se přepravy ve druhém pololetí postupně vrátí k předcovidové úrovni. Druhý, pesimistický scénář, kalkuloval s celoročním výpadkem tržeb proti plánu ve výši 20 %. Zároveň jsme s okamžitou platností přijali úsporná opatření k eliminaci dočasně zbytných nákladů, která negativní dopady poklesu tržeb částečně eliminovala. Cílem bylo stabilizovat ekonomickou situaci společnosti při maximálním zachování obslužnosti a provozuschopnosti. Dnes již víme, že reálně tržby ČD Cargo v letošním roce budou mezi těmito dvěma scénáři. Především přepravy mezinárodních ucelených vlaků se na předkrizovou úroveň nevrátily a vzrostla i konkurence v přepravách jednotlivých vozových zásilek. Navzdory současné situaci však pokračuje expanze značky ČD Cargo do Evropy. Na vlastní licenci jsme vám schopni zrealizovat přepravy ve všech okolních zemích a od září letošního roku disponujeme i licencí v Maďarsku. Zároveň jsme významným způsobem posílili naši likviditu, abychom i nadále zůstali solventním partnerem pro naše dodavatele, věřitele a zaměstnance.

Pokračovali jsme také v nezbytných investicích do modernizace a obnovy našeho vozidlového parku, díky nimž chceme postupně zlepšovat kvalitu našich služeb. Obnovili jsme dalších téměř 250 vysokostěnných nákladních vozů řady Eanos a dalších 20 velkoobjemových cisteren Zacns. Rozšiřujeme náš park plošinových nákladních vozů pro přepravy v systému Innofreight a také počty vysokostěnných a výsyp-

ných vozů pro mezinárodní přepravy. Zároveň rozšiřujeme flotilu modernizovaných dieselových lokomotiv řad 742.7, 744 a 753.6., která na konci roku 2020 již bude čítat 26 lokomotiv. V poslední době je velký tlak také na zvyšování bezpečnosti železniční nákladní dopravy a musíme naplnit nová pravidla interoperability. Z tohoto důvodu investujeme do evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS), osazujeme naše nákladní vozy tzv. tichými brzdovými špalíky a zajišťujeme komunikaci dle TSI-TAF.
Na projektu ETCS ČD Cargo aktivně pracuje již několik let, abychom měli do konce roku 2024 vybaven dostatečný počet lokomotiv. Již nyní máme v izolovaném režimu vybaveno nebo smluvně zajištěno vybavení více než poloviny plánovaných lokomotiv. U dalších řad probíhají aktuálně výběrová řízení a smluvně tak zbývá zajistit ještě 160 lokomotiv. Systémem ETCS osazujeme naše stávající elektrické lokomotivy s dlouhodobou perspektivou provozuschopnosti. V případě dieselových lokomotiv postupujeme v souladu s národním implementačním plánem a komunikovanými pravidly Správy železnic o přípojných bodech, kde se střetává trať do budoucna vybavená ETCS s tratí regionálního charakteru. Nové lokomotivy již pořizujeme samozřejmě s ETCS na palubě. Na kofinancování těchto investic máme podepsanou grantovou dohodu s CEF na již uzavřené implementační smlouvy a pro nově soutěžené dodávky plánujeme využít přidělené dotace z OPD. V tomto ohledu jsme rozhodně nejdál z tuzemských železničních dopravců a můžeme vám již nyní garantovat dopravní výkony i po roce 2024.
Chceme pro vás být dlouhodobým a spolehlivým partnerem, jste naši vážení zákazníci. Z tohoto důvodu nesmíme ani v této těžké době naše plánované rozvojové investice brzdit.

Naopak je musíme ještě akcelerovat, jelikož jsou nezbytnou podmínkou pro udržení provozuschopnosti našeho mnohdy zastaralého vozidlového parku a úspěšné působení na evropském železničním dopravním trhu. V příštím roce máme v plánu dodávku dalších 10 interoperabilních lokomotiv Traxx MS03 nebo konverzi dalších stejnosměrných elektrických lokomotiv řady 163 na dvousystémové lokomotivy tak, abychom byli připraveni na již naplánovanou konverzi stejnosměrné napájecí soustavy na střídavou. Pokračovat bude také modernizace a obnova dieselové trakce, kde očekáváme dodávky dalších 23 lokomotiv a implementaci ETCS. Park nákladních vozů doplní dalších více než 100 vozů řady Eanos a 60 plošinových nákladních vozů řady Sgnss pro kombinovanou dopravu. V rámci komponentní údržby nákladních vozů a lokomotiv chceme více využívat interní opravárenské kapacity ve skupině ČD.
Letošní rok není jednoduchý pro nikoho z nás. Dopravní situaci ještě zkomplikovalo velké množství výluk, kterými nákladní doprava mnohdy nemůže projet a to i přesto, že je

to plánováno a garantováno. Typickým příkladem je v tomto roce neutěšená situace na PPS Děčín. Mnohdy tak můžete mít jako naši zákazníci pocit, že v tomto ohledu nevyvíjíme žádnou aktivitu. Opak je pravdou, intenzivně se toto snažíme řešit se SŽ, DB Netz, zahraničními partnery. Upravujeme oběhy našich lokomotiv a nástupy strojvedoucích, generujeme smlouvami nekryté vícenáklady tak, abychom prodlení v maximální míře eliminovali. Zároveň apelujeme prostřednictvím sdružení ŽESNAD.CZ za vyšší podporu železniční nákladní dopravy v České republice.
Ne vždy jsme stoprocentní také my a plně si to uvědomujeme. Nezachytili jsme např. prudký nárůst vaší poptávky na přelomu srpna a září letošního roku. I přesto, že již v polovině září byly všechny naše kapacity vystaveny a zapojeny do dopravního procesu, vaši kritiku jsme si plně zasloužili. Vážení zákazníci, za všechny provozní komplikace v letošním roce, a to i ty ne přímo zaviněné, se vám za vedení naší společnosti upřímně omlouvám. Vážíme si vaší přízně a podpory, kterou nám sdělujete třeba i ve vazbě na zavádějící a nepravdivé články o naší společnosti, jež se v poslední době intenzivně objevovaly v mediích.
Garantuji, že jsme implementovali řadu racionalizačních opatření, abychom z probíhající hospodářské recese vyšli silnější a měli vám i v budoucnu co nabídnout. Již pro rok 2021 plánujeme vyrovnaný výsledek hospodaření, což je v této době velmi ambiciózní plán, který nebude snadné naplnit. Nechceme a nemůžeme se však vydat cestou akčních spotových cen jako někteří naši konkurenti. Chceme být silným a stabilním dopravcem i za pár let. Investujeme nemalé prostředky do budoucnosti nákladní železniční dopravy v České republice i mimo její hranice.

Pojďme spojit síly, jsme tu pro vás, společně to zvládneme.

Jsme silná firma a svoji dlouhodobou strategii stavíme na čtyřech pilířích, kterými jsou **operabilita** - rozšiřujeme naše služby v zahraničí, **interoperabilita** - s naším vozidlovým parkem zajíždíme do všech koutů Evropy, **intermodalita** - umíme spolupracovat i s dalšími módy dopravy a **společenská odpovědnost** - ekologie, environmentální odpovědnost a pomoc všude tam, kde zisk je až na druhém místě.
O tom, jak jednotlivé body naší strategie naplňujeme se můžete přesvědčit v následujícím videu přístupném přes QR kód.

Cenová a obchodní strategie pro rok 2021

Vážení obchodní partneři. Nezvykle, oproti předcházejícím rokům, se vám budu na stránkách tohoto Bulletinu snažit přiblížit naši obchodní a cenovou politiku pro rok 2021. Prezentace na toto téma bývala na obchodních konferencích vždy poslední, po ní následovala už jen diskuze a společenský večer. Takže i tentokrát bude můj příspěvek symbolicky poslední před volnočasovou částí.

Částečně chci navázat na předcházející články a příspěvky. V průběhu uplynulého roku se v ČD Cargo udála řada změn. K těm obchodně významným bezesporu patří dotvoření evropské sítě holdingových dopravců ČD Cargo – nově přibylo CD Cargo Slovakia a od 1. října 2020 také CD Cargo Hungary. Těmito kroky se otevírají další možnosti pro zvyšování efektivity a kvality našich služeb, které doufám využijete i vy, naši klienti.
Bohužel rok 2020 přinesl více negativ, a to zejména v důsledku nastupující recese nejen ve spojení s koronavirovou pandemií. Důsledky této kombinace se projevují nepříznivě i nadále. Problémy máme všichni. Každému z nás v „byznysu" něco ubylo, každému z nás stouply náklady.

„Rok 2020 nám bohužel přinesl řadu negativ."

Vlasta Slavíková, ředitelka odboru obchodu ČD Cargo, a.s.

I když každý řeší tyto problémy jinak a z trochu jiného úhlu pohledu, mnohých z nás, co se pohybujeme na železnici, se dotýkají problémy v oblasti komodit souvisejících s energetikou a metalurgickým průmyslem. A nejen tam. Na objemech přeprav se podepisuje i počasí, změny obchodních toků, snížený nákupní apetit obyvatelstva ve všech segmentech trhu, změny v cestovním ruchu… V podstatě musím říci, že si člověk v normální době ani neuvědomuje, jak velký dominový efekt vyvolá zpomalení nebo zastavení jediného oboru na trhu. To se na jaře ukázalo například v komoditě automotive.

Pojďme ale nyní ke konkrétnějším informacím týkajícím se obchodního roku 2021:

Oblast přepravních podmínek (SPP)

- Hlavní změnou k 1. lednu 2020 bylo zapracování zásad pro provoz „tichých" vozů, tj. vozů s brzdovými špalíky z nekovových materiálů splňujících evropské normy v oblasti hladiny hluku v železničním provozu
- K 1. červnu 2020 byly do SPP doplněny zásady týkající se odpovědnosti dopravce v případě nepředvídatelných nebo nepřekonatelných překážek (vyšší moc), vyvolané koronavirovou pandemií
- K 1. říjnu 2020 byly doplněny zásady pro zajištění čistoty vozů ve vztahu k zachování kompaktnosti zásilky během přepravy
- K 1. prosinci 2020 budou v SPP upřesněny zásady pro objednávání a podej zásilek ve skupinách vozů a doplněno bude ustanovení o výpočtu dovozného pro prázdný běh neposkytnutého vozu, který nebyl vázán na ložený běh uskutečněný dopravcem ČD Cargo. K témuž datu dojde k další úpravě textu pro provoz „tichých" vozů. Zároveň se do textu SPP promítne další upřesnění zásad řešení ložných závad při přepravě dřeva včetně případného přenesení nákladů za odstraňování těchto závad.

Tarifní politika (TVZ)

Pro rok 2021 vyhlašuje naše společnost nový Tarif ČD Cargo, a.s. (Tarif 1154).
Najdete jej na www.cdcargo.cz/tarify

Cenová a obchodní politika

Všechny podrobnosti a specifika obchodní a cenové strategie pro rok 2021 s vámi individuálně projednají naši obchodní manažeři a samozřejmě se můžete obrátit i na vedení obchodu ČD Cargo. Rádi vám samozřejmě pomůžeme i s realizací vašich nových projektů a nápadů.

Na novinky se prosím připravte v procesu zasmluvňování cen. Neustále totiž hledáme cesty, jak toto zjednodušit. Před třemi lety jsme s našimi zákazníky začali uzavírat nové Rámcové smlouvy o přepravních a platebních podmínkách (RSPP), které nahradily starší Smlouvy o centrálním zúčtování. Díky uzavření těchto RSPP jsme mohli přistoupit k uzavírání tzv. Zákaznických dohod, které byly výrazně stručnější a srozumitelnější než dříve používané Zákaznické tarify. Nyní přicházíme s dalším zjednodušením: Nově bude Zákaznická dohoda vystavována pouze formou cenové tabulky ve formátu xls doplněné o minimum nutných údajů z původní textové části. Bude však nutné uzavřít dodatek k RSPP, který se bude týkat pouze výjimky z povinnosti uveřejňování těchto stručných Zákaznických dohod v Registru smluv. Věřím, že toto jednorázové uzavření dodatku k RSPP přijmete s pochopením.
Nastaveny máme také interní procesy pro elektronické podpisy smluv. Členové představenstva i obchodní manažeři jsou tak v případě zájmu zákazníků připraveni elektronicky podepisovat smlouvy. Pokud elektronický podpis využijete, povede to k výraznému snížení administrativní náročnosti zasmluvňování a spolu s výše uvedenými kroky i k ochraně životního prostředí.
Vážení obchodní partneři, kolegyně, kolegové, přátelé...
Děkuji za laskavou přízeň, kterou nám i přes některé nedostatky věnujete. Věřte prosím, že se usilovně snažíme o jejich odstranění, abychom i nadále mohli být vámi považováni za velkého, významného a solidního partnera. Dovolte mi, abych vám popřála hlavně pevné zdraví a spoustu energie a nápadů, jak co nejefektivněji toto těžké období překonat.

Pára je živý organismus

Před více než čtyřmi roky rozšířila řady zaměstnanců ČD Cargo Katarzyna Renata Martečíková. Po absolvování školy a příslušného zácviku se z ní stala strojvůdkyně provozní jednotky Praha. Nyní jezdí především na elektrických lokomotivách, ale poznání má samozřejmě i na dieselové lokomotivy, na kterých také v Nymburce začínala. Dnes se s Katkou nechceme bavit o práci, ale zajímá nás její, na ženu poměrně neobvyklý koníček. V současné době je totiž jedinou ženou – strojvůdkyní, která má v České republice oprávnění řídit parní lokomotivy.

I přesto, že jsme si o Vašich železničářských začátcích povídali již v listopadu 2016, připomeňte prosím čtenářům, jak jste se dostala k práci v ČD Cargo.

Jsme železničářská rodina, proto jsem ani neměla moc práce s rozhodováním, jakou střední školu půjdu studovat. Vystudovala jsem nakonec obor zaměřený na železniční vozidla. S tátou jsme se pak domluvili, že zkusím štěstí jako strojvůdkyně. Zprvu to pro mne bylo nepředstavitelné, ale nakonec se mi ta myšlenka zalíbila a podala jsem si žádost u dopravce PKP Cargo (poznámka redakce – Katka pochází z Polska). Bohužel byla zamítnuta. Později jsem se přestěhovala do Čech a našla si jinou práci. Železnice mně však stále přitahovala, a tak když se naskytla příležitost, neváhala jsem a 1. března 2016 jsem nastoupila do ČD Cargo.

Nástup křehké ženy do „chlapské profese" určitě nebyl jednoduchý. Jak Vás chlapi přijali?

Máte pravdu, jednoduché to nebylo. Někteří budoucí kolegové se na mně dívali s despektem, jiní, a musím říct, že těch byla většina, se postupně osmělili a začali mně brát jako normálního parťáka. Asi nejvíc jsem se v zácviku naučila od kolegů, kteří na mně nebrali ohledy jako na ženu, ale naopak, nechali mně dělat úplně všechno samostatně. V březnu 2018 jsem nastoupila do kurzu strojvedoucích

parních lokomotiv v České Třebové, kde jsem opět budila velkou pozornost a obdiv dalších patnácti účastníků.

S parními lokomotivami jste se ale určitě setkala mnohem dříve než v kurzu?

Na „páře" jsem se vozila už doma v Polsku. Můj děda jezdil na parních lokomotivách, jeho čtyři synové a nyní já. Jeden ze strýců dodnes jezdí s „párou" v muzeu v Jaworzyne. Zde jsem se také poprvé setkala s partou, která se starala o „velkého býčka". Aktivity týkající se parních lokomotiv jsem poté rozvíjela především v Turnově se strojem 310.0134. Zde jsem také složila topičské zkoušky. Nakonec jsem se „zabydlela" v Muzeu Českých drah v Lužné u Rakovníka. Tady se v rámci jedné party staráme o dvě parní lokomotivy – „všudybylku" 354.195 a „heligon" 414.096. S druhou jmenovanou je pak spojená i moje první samostatná jízda na „páře" a v budce tohoto stroje mně můžete vidět asi nejčastěji. Ale ráda vyzkouším i jiné lokomotivy a snad se mi jednou splní i sen řídit velkého nákladního „štokra". V partě je nás přes deset, z toho jsme tři strojvedoucí. Další kluci a děvče jsou topiči nebo v zácviku na strojvedoucí. Všichni společně se pak staráme o údržbu.

Máte topičské i strojvůdcovské zkoušky. Můžete nám obě profese krátce přiblížit?

Topení je fyzicky velice náročná, ale i velice zodpovědná práce. Není to jen házení uhlí do kotle, jak by se mohlo na první pohled zdát. Musíte vědět kdy přiložit, kolik uhlí, zohledňovat při tom traťové podmínky. Zatímco kotel velkých lokomotiv spolyká ohromné množství paliva, u malé „třistadesítky" musíte mít pro přikládání mnohem větší cit. Pokud máte pocit, že topíte dobře, nesmíte si do toho nechat mluvit. Topič také hlídá stav vody, což je nesmírně důležité nejen z hlediska jízdy, ale i bezpečnosti. Přebírá a opakuje návěsti, sleduje situaci na levé straně vlaku. Také práce strojvedoucího je fyzicky náročná. K ovládání rozvodů a regulátoru rovněž potřebujete dostatečnou sílu. Má také odpovědnost za celou lokomotivu, sleduje návěsti po pravé straně. Každopádně na parní lokomotivě, více než kde jinde, je důležitá souhra obou – strojvedoucího i topiče.

Jaký je to pocit řídit parní lokomotivu?

S ovládáním elektrické nebo motorové lokomotivy se to nedá srovnat. Na „páře" je cítit každý pohyb. Cítíte okolo sebe všudypřítomnou páru, oheň, teplo... Je to živý organismus, kterému musíte naslouchat, abyste ho správně ovládali. Je to i o souhře s topičem. Důležité je, aby strojvedoucí svým stylem jízdy topiče neodrovnal ☺, to by se na konci směny se zlou potázal. Spousta lidí má z parních strojů strach, ale zároveň je obdivují. Důkazem toho jsou mávající děti i dospělí na nádražích i podél tratí při parních jízdách. Také mám k parní lokomotivě respekt. Věřím však, když všichni v partě děláme dobře svoji práci, nemůže se nic stát. Popřejme Katce další stovky kilometrů bez nehod a komplikací, a to nejen za regulátorem parní lokomotivy. A určitě za ní někdy přijeďte do Lužné, příležitostí bude i v letošním roce dost.

Michal Roh
Foto: Josef Holek, archiv Katarzyny Martečíkové

Něco z historie: Vozy na přepravu uhlí

Dějiny těžby uhlí a jeho přepravy jsou úzce spjaty s historií železnice samotné. A protože zároveň se současným technologickým i politickým vývojem význam uhlí jako zdroje energie a tím i přepravní komodity klesá, pojďme se v následujícím textu poohlédnout za více než 150 let dlouhou historií vozů používaných k jeho přepravě.

Dvounápravové vozy

V českých zemích i v Evropě byly prakticky až do poloviny 20. století základem parku nákladních vozů pro přepravy všech komodit, nejen uhlí, vozy dvounápravové, případně třínápravové, a podvozkový čtyřnápravový vůz byl tehdy jen opravdu vzácnou výjimkou. Proto i přepravám uhlí od počátku dominovaly dvounápravové vozy s pevnou podlahou a velmi malou ložnou hmotností. Vyžadovaly lidskou, případně strojní sílu pro vykládku přepravovaného substrátu. Ve větších sériích začaly být v Rakousku uhelné vozy stavěny počátkem padesátých let 19. století a jednalo se o vozy celodřevěné, včetně rámu z dřevěných fošen s podlahou a boční výdřevou z prken cca 50 mm silných. A již v těch dobách se vozy pro přepravy uhlí začaly odlišovat od ostatních vysokostěnných vozů pro jiné komodity. Především šlo o nižší délku, danou vyšší hustotou uhlí, a také nahrazení bočních dveří různými konstrukcemi výsypných klapek a otvorů, v ojedinělých případech i výklopných čel. Kromě toho se vyskytovaly ještě úpravy pro přepravy koksu, který má nižší hustotu než uhlí a zaujímá proto větší objem. Pro jeho přepravy byly uhelné vozy upravovány prkennou nástavbou bočnic. Druhou variantou pak byla konstrukce pro přepravy komodity, která z kolejí a průmyslového využití dnes již zcela zmizela – dřevěného uhlí. Tyto vozy připomínaly běžné kryté vozy, ovšem jejich střecha byla buď celá, nebo alespoň z velké části tvořena odnímatelnou plachtou.

V osmdesátých letech 19. století se začala ve stavbě vozů prosazovat ocel, nejprve v rámu vozů a postupně i jako kostra vozové skříně. Rozvor vozů byl zvětšen až na 3,8 m a ložná délka na 6 m, čímž vznikl prostor na dva vykládací otvory v bočnici, a ložná hmotnost dosáhla 15 tun. V prvních letech 20. století, do vypuknutí 1. světové války, resp. v prvních letech po jejím skončení a vzniku Československa, došlo k postupnému zestátnění všech velkých soukromých společností, čímž došlo i ke konstrukční unifikaci vozidel dodávaných pro nově vzniklé ČSD. V případě nákladních vozů se na tomto sjednocování parametrů podílela v první řadě smíchovská vagonka Ringhoffer, která v meziválečném období stavěla vůz řady Ke vycházející z předchozích verzí, dodávaných kkStB. Řada K znamenající pochopitelně „Kohle“, byla po roce 1921 u ČSD změněna na „U“ jako „Uhlí“ (ačkoliv předpisová definice tohoto označení řady byla pochopitelně sofistikovanější). Vozů této konstrukce bylo po roce 1918 převzato a mezi válkami dále vyrobeno několik tisíc a jejich počet dosáhl ve třicátých letech počtu okolo 27 tisíc.

Během 2. světové války pronikla do československého prů-

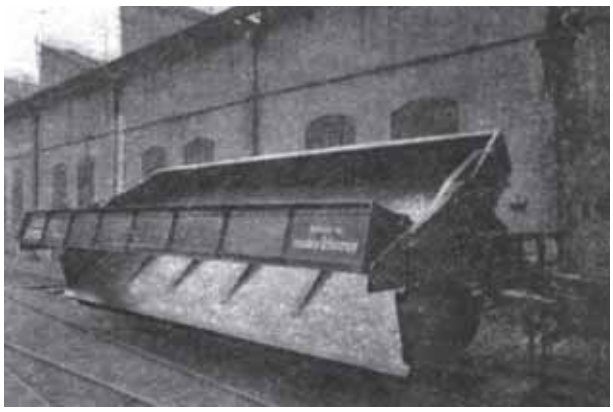
Dvounápravové vozy na přepravu uhlí v ústeckém přístavu **Sbírka Luděk Čada**

Vykládka uhlí z vysokostěnných vozů byla v minulosti fyzicky velice náročná. **Archiv ČTK**

myslu řada moderních německých technologií a konstrukcí, což se samozřejmě týká i stavby nákladních železničních vozů. Výsledkem těchto změn byl moderní celokovový vůz řady Vtr.Vůz vyprojektovala konstrukční kancelář Ringhoffer-Tatra a na jeho výrobě se podílela celá řada dalších československých vagonek. Jejich provoz skončil až v devadesátých letech 20. století. Posledním typem dvounápravového vozu pro přepravu uhlí, dodaného k někdejším ČSD, je vůz řady Vte, dnes Es. Tyto vozy, vycházející z jednotného evropského provedení, byly v počtu mnoha tisíc kusů k ČSD dodávány postupně v několika vzájemně mírně se lišících sériích od roku 1965 až do roku 1990. Novější vozy československé výroby jsou stále u ČD Cargo provozovány, a jsou prakticky výhradně využívány k přepravám tříděného uhlí pro drobné odběratele. Zvláštní kapitolu dvounápravových vozů na uhlí představují vozy samovýsypné. První z nich se začaly u kkStB objevovat již v osmdesátých letech 19. století, a po roce 1890 kkStB provozovaly celkem 200 vozů řad Kn a Ka. U ČSD bylo po 1. světové válce provozováno asi sto vozů řady Ks, které pocházely z dodávek krátce před válkou. Další samovýsypné dvounápravové vozy pak provozovaly různé uhelné a hutní společnosti z Ostravska. Za úplnou kuriozitu pak lze považovat vůz s výklopnou korbou soustavy Ochsner řady Ul zkoušený u ČSD v roce 1930. Konečně byl tento vývoj uzavřen v letech 1947 – 1948 zahájením výroby vozů řady St a Stz (s uzavíratelnou střechou), která probíhala až do poloviny šedesátých let.

Čtyřnápravové vozy

V Evropě dominovaly až do let po 2. světové válce dvounápravové vozy s ručním vykládáním naloženého substrátu. Až teprve po 2. světové válce, koncem čtyřicátých a v padesátých letech, začíná i v Československu vývoj a výroba čtyřnápravových vozů pro přepravu uhlí a dalších hromadných substrátů. V zásadě šlo o dvě cesty: první přímo navazující na německou meziválečnou konstrukci samovýsypných vozů „Oldenburg" a druhou vycházející z tradičního provedení dvounápravových vysokostěnných vozů. Vůz řady Wa, případně Wap (kde písmeno „W" vychází jednoduše z vnitřního tvaru ložného prostoru vozu, „a" znamená podvozkový čtyřnápravový a „p" eventuální výsypné klapky ovládané pneumaticky) začal být vyvíjen na přelomu čtyřicátých



Výklopný vůz soustavy Ochsner z roku 1930
Foto: repro Železničář

a padesátých let a dodáván byl od roku 1953. Základní filozofie vycházela z vozu „Oldenburg", nicméně vnějším provedením se československý vůz od svého vzoru poměrně výrazně odlišoval. Vůz v několika provedeních vyráběla v letech 1950 až 1965 v počtu zhruba sto kusů ročně vagonka Tatra Studénka. Základní provedení se lišilo buď ovládáním klapek ručně (Wa) nebo pneumaticky (Wap) a dále v tom, zda klapky šly ovládat po polovinách pro kratší zásobníky nebo pouze všechny čtyři po celé délce vozu. U ČSD se tyto vozy udržely až do první poloviny devadesátých let. Na tuto konstrukci navázala v roce 1972 stavba modernějšího provedení, vyvíjeného od druhé poloviny šedesátých let a označeného řadou Wap, po roce 1982 Falls. Vůz byl k ČSD dodáván

Vykládka uhlí v těsně poválečné době z několika typů samovýsypných vozů německého původu. V soupravě vidíme mimo jiné vozy OOt „Oldenburg"/"Saarbrücken", předchůdce dnešních Falls a především úplnou novinku té doby, tzv "Schotterwageny Wien", předchůdce dnešních vozů Facc. Archiv ČTK

v letech 1972 až 1983 v počtu mnoha tisíc vozů, výrobcem byla Tatravagonka Poprad; kromě toho byly tyto vozy dodávány k dalším subjektům, např. elektrárně Tušimice na vlastní vlečku a byly též ve velkých počtech vyváženy, např. do Polska ke státním PKP. Během času, hlavně po roce 1990, byla u ČSD, resp. ČD a ČD Cargo, provedena na těchto vozech řada úprav, které spočívaly především v úpravě pneumatického ovládání nebo ve výměně podvozků za modernější typ Y 25.

Po technickém vývoji byly roku 1957 zahájeny sériové dodávky čtyřnápravových vysokostěnných vozů řady Vsa s celokovovou skříní uloženou na dvou dvounápravových podvozcích. Vozy byly v podlaze vybaveny celkem čtrnácti výsypnými klapkami, dvěma dvojkřídlými bočními dveřmi na každé straně a čelními klapkami pro vykládku vozu na výklopníku. Dodávky těchto vozů probíhaly až do roku 1967. Na tyto vozy pak v roce 1979 navázala výroba vozů řady Uae, resp. od roku 1982 Eas. Vozy byly mnohasetkusových sériích vyráběny až do roku 1990, přičemž v letech 1983 a 1984 přestaly být stavěny vozy s dřevěnou podlahou a postupně se přešlo k podlaze kombinované, tedy částečně dřevěné a částečně kovové; ty jsou označeny řadou Eas-u. Stejně jako jejich předchůdci řady Vsa jsou vozy řady Eas/Eas-u vybaveny na každé straně dvěma dvojkřídlými dveřmi, ale již nemají v podlaze výsypné klapky. V průběhu času prošly tyto vozy řadou různých úprav a rekonstrukcí, přičemž mezi nejdůležitější patří u části z nich náhrada dřevěné podlahy kovovou nebo vystrojení moderními podvozky Y 25 (které vozy z druhé poloviny osmdesátých let měly již z výroby).

Poslední kapitolu vývoje představuje technologie Innofreight, se kterou jste se seznámili na začátku tohoto bulletinu.

Martin Boháč

Souprava výsypných vozů na přepravu uhlí řady Wa Sbírka Michal Roh

Adresa redakce:
ČD Cargo, a. s., Jankovcova 1569/2c,
170 00 Praha 7 - Holešovice | www. cdcargo.cz
Vydavatel: ČD Cargo, a. s.
Připravil: Michal Roh

Fotografie: Archiv ČD Cargo, Archivy společností spolupracujících s ČD Cargo, Martin Boháč, Vladislav Bokora, Miroslav Boška, Libor Čížek, Pavel Drahan, Jakub Dvořák, Gabriel Fragner, Ladislav Fric, Karim Ibrahim, Petr Kadeřávek, Miroslav Kouba, Peter Melicher, Antonín Němeček, Milan Neumann, Peter Nikmon, Lubomír Novák, Martin Padalík, Michal Roh, Michal Roh ml., Kateřina Rohová, Lukáš Růžička, Tomáš Ságner, Ladislav Seidenglanz, Jiří Štembírek, Martin Voigt a Richard Weber.

Výroba: DTP Futura, s.r.o.
Datum vydání: 11/2020
Neprodejné

Těšíme se na vás na konferenci v roce 2021

Kde?

OREA Resort Horal
ve Špindlerově Mlýně

Kdy?

4. – 5. listopadu 2021

www.cdcargo.cz @cdcargo.cz @CDCargo

CD Cargo