Cargovák
04
2016
Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Nové sdružení bude hájit zájmy železničních nákladních dopravců

Na konci března se na stránkách odborných časopisů i na internetu objevila informace o založení nového sdružení s názvem ŽESNAD. Co si pod touto zkratkou představit? Sdružení železničních nákladních dopravců, které by se v blízké budoucnosti chtělo stát partnerem státním orgánům v oblasti nákladní železniční dopravy včetně odborné oponentury a také aktivním prosazovatelem oprávněných požadavků dopravců v oblasti rozvoje nákladní železniční dopravy. Asociace bude rovněž intenzivně podporovat snahu o zrovnoprávnění podmínek provozování všech dopravních cest. Železniční nákladní dopravci jsou sice rovněž členy zaměstnavatelského Svazu dopravy, o kterém již byla řeč i na stránkách Cargováku, nicméně i tak cítí potřebu upozornit na skutečnosti, kterými je železniční nákladní doprava diskriminována, a to jak vůči silniční dopravě, tak i v porovnání s osobní železniční dopravou.

Diskriminováni se členové ŽESNADu cítí například ve zpoplatnění železniční nákladní dopravy, rozdílnými cenami za odběr elektrického proudu a v neposlední řadě přístupem na železniční síť v případě omezené kapacity. Legislativní podporu bude ŽESNAD hledat v evropských směrnicích, které nákladní železniční dopravu podporují. Sdružení vyvine snahu o jejich prosazení a implementaci do české legislativy.

ČD Cargo samozřejmě nemohlo chybět mezi zakládajícími členy, kterými jsou i další významní dopravci, jako např. METRANS Rail, AWT, LTE, RM-LINES, IDS Cargo nebo UNIPETROL DOPRAVA. Zájem o spolupráci se sdružením však projevuje i řada dalších dopravců. Na jednu stranu konkurenti, na straně druhé subjekty, které trápí podobné problémy, o kterých byla řeč výše. Věřím, že se společně naše názory podaří prosadit tak, jak se to již léta daří sdružení s nápadně podobnou zkratkou ČESMAD.

Michal Roh

Personální změny

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém zasedání konaném dne 30. března 2016 přijalo usnesení č. 2379/2016 a schválilo

- ke dni 31. 3. 2016 odvolat z pracovní pozice ředitele jednotky organizační struktury Řízení provozu Česká Třebová pana **Bohumila Kratochvíla**,
- s účinností od 1. 4. 2016 obsadit do pracovní pozice ředitele jednotky organizační struktury Řízení provozu Česká Třebová pana **Ing. Jiřího Vencla, Ph.D**.

13. dubna 2016 byla slavnostně podepsána smlouva mezi ČD Cargo, a.s., a společností Siemens na dodávku prvních pěti interoperabilních lokomotiv řady Vectron. Podpis smlouvy je završením několikaměsíčního výběrového řízení a složitých obchodních jednání. Slavnostního aktu se zúčastnili všichni členové představenstva ČD Cargo, a.s., i předseda dozorčí rady ČD Cargo, a.s., Pavel Krtek. Bližší podrobnosti o nových lokomotivách přineseme v dalším čísle Cargováku. **Foto: Michala Bílková**

Aktivaci zákaznického centra urychlila situace na síti SŽDC v loňském roce

1. prosince zahájilo zkušební provoz nové pracoviště ČD Cargo, tzv. zákaznické centrum (ZC). Jedná se o velice potřebný útvar, který by měl v blízké budoucnosti sjednotit roztříštěnost komunikačních kanálů nejen vůči zákazníkům, ale i uvnitř naší společnosti. O seznámení s tímto útvarem jsme požádali člověka nejpovolanějšího, a to ředitele O19 Bc. Pavla Holcnera.

Mohl byste nás na úvod seznámit s důvody vzniku zákaznického centra?

Nejprve bych chtěl říci, že o zřízení ZC bylo rozhodnuto již v roce 2007 a od této doby je součástí organizační struktury ČD Cargo jako odbor O19. Takže jeho aktivaci k 1. prosinci 2015 můžeme považovat jen za naplnění ustanovení Organizačního řádu ČD Cargo.

Aktivaci zákaznického centra urychlila situace na síti SŽDC v loňském roce, kdy probíhalo velké množství výluk, jež velmi ovlivňovaly kvalitu přepravy. Bylo třeba vytvořit transparentní komunikační kanál jak mezi zákazníkem a naší společností, tak mezi provozním a obchodním úsekem ČD Cargo. V reakci na zostřující se konkurenční boj je velmi nutné zvýšit kvalitu poskytovaných služeb a zároveň reagovat na vyšší nároky klientů týkající se informovanosti o jejich přepravách.

Jak je zákaznické centrum uspořádáno a jaké činnosti vykonává?

ZC je členěno na tři části. V první jsou zahrnuti manažeři ZC, dále rozdělení podle komodit. Jejich úkolem je komunikace se zákazníky o aktuálním průběhu přeprav, projednávání požadavků zákazníků s Řízením provozu Česká Třebová, odborem plánování kapacit a odborem technologie a organizace dopravy. Dále informují zákazníky o mimořádných situacích, koordinují se zákazníky postup při těchto mimořádnostech, řeší konflikty mezi odesílatelem a příjemcem zboží, stejně jako mimořádné přepravní požadavky zákazníků.

Pavel Holcner, ředitel odboru

Druhou část tvoří kontaktní centrum mající sídlo v České Třebové. Pracovní doba tohoto pracoviště byla zatím stanovena na pracovní dny a sobotu od 6:00 do 18:30 hod. Hlavní náplní pracovníků kontaktního centra je zajistit servis manažerům ZC, a to ve sledování jízd vlaků, informovat je bezprostředně o vzniklých zpožděních, závadách a mimořádnostech, které nastanou v jízdě vlaků, aby se tyto informace mohly okamžitě přenést dále k zákazníkovi. Také dohlížejí na realizaci a kvalitu vybraných přeprav, poskytují zákazníkům informace o jízdách vybraných jednotlivých vozových zásilek, zastupují manažery ZC po pracovní době a zpracovávají informace o provozní situaci pro ostatní odbory obchodního úseku. V neposlední řadě zajišťují hlavní komunikaci napříč ZC a Řízením provozu, což vyplývá z umístění těchto pracovníků přímo v sídle Řízení provozu v České Třebové.

Poslední třetí částí ZC je analýza, která má za úkol provádět analýzu příčin nedodržování požadované kvality našich služeb, vytváří návrhy eliminace příčin těchto nedodržení, dohlíží na realizaci přijatých opatření ke zvýšení kvality a navrhuje technologie zkvalitňující přepravy ve spolupráci s O13 a O14. Monitoruje také měnící se potřeby zákazníků.

Komunikace napříč složkami ČD Cargo je jistě velmi náročná. Jak se ji zákaznickému centru daří zvládat?

Komunikace je opravdu velmi náročná a složitá. Hlavní proud komunikace probíhá mezi manažery ZC, kontaktním centrem a Řízením provozu. Proběhlo již několik jednání, kde si postupně stanovujeme mantinely, „kdo komu, odkud kam a co kdo“.

Pokračování na str. 2

Aktivaci zákaznického centra urychlila situace na síti SŽDC v loňském roce

Pokračování ze str. 1

Takhle to vypadá jednoduše, ale v reálu je komunikace někdy dost vyostřená. Proto jako jeden z hlavních úkolů do budoucnosti vidím jasné vymezení kompetencí jak ZC, tak složek, se kterými ZC komunikuje.

Pro obchodní úsek naplňuje ZC potřebu vytvoření plnohodnotného komunikačního a dohledového centra, které prozatím u vybraných přeprav zajišťuje nadstandardní servis dle požadavků zákazníka a zároveň poskytuje provoznímu úseku informace potřebné k zajištění přeprav, což obchodníci sami nemohou zajistit. ZC nenahrazuje činnost dispečerského aparátu ani jiných provozních a obchodních složek společnosti ČD Cargo, ale s ohledem na povahu své činnosti může vznášet připomínky, dávat podněty na zlepšení a podílet se na nastavení procesních změn.

Máte již zpětnou vazbu od zákazníků?

ZC bylo plně personálně obsazeno k 1. dubnu 2016. Z toho vyplývá, že výše uvedené činnosti v plné míře zajišťujeme až od tohoto data. Zkušební provoz však probíhal již od počátku roku a musím konstatovat, že se v hledáčku zákazníků začínáme stále více prosazovat. Máme za tuto krátkou dobu velmi pozitivní reakce na naše služby, které poskytujeme. Proběhly prezentace ZC přímo u zákazníků. S trochou pýchy mohu říci, že naše práce začíná významně zlepšovat image naší společnosti u zákazníků.

Jak by měla struktura zákaznického centra vypadat v budoucnu a jaké úkoly před ním stojí?

V tuto chvíli je předčasné hovořit o dalším vývoji a směřování ZC. Samozřejmě mám představu, kam bychom se měli posouvat do budoucnosti, ale teprve čas a názory zákazníků ukážou, co je třeba pro zkvalitnění práce ZC ještě udělat, případně jak naše služby ještě rozšířit. V současné době je naším hlavním cílem informovat zákazníky o průběhu přeprav, zejména o mimořádnostech, a postupně se stát jediným kontaktem pro zákazníky ve věci řešení průběhu přeprav.

Připravil: Michal Roh
Foto: Michala Bílková

Nový zákazník ČD Cargo

V červenci loňského roku vyhlásilo Ministerstvo vnitra Slovenské republiky výběrové řízení na dodávku 5 kilometrů protipovodňových zábran určených pro města Malacky, Žilina a Humenné.

Vítězem tohoto výběrového řízení se stala společnost JaP–Jacina z Mnichova Hradiště. Mobilní protipovodňové zábrany jsou uskladněny celkem ve 30 kontejnerech, které jsou součástí dodávky.

V rámci aktivní obchodní politiky oslovil útvar Business Development tohoto zákazníka a nabídka ČD Cargo byla firmou vyhodnocena jako velice zajímavá. V úterý 15. března 2016 pak odjely ze stanice Mnichovo Hradiště do Žiliny první vozy ložené kontejnery s protipovodňovými zábranami. Podařilo se nám uspět i přes značnou konkurenci silniční dopravy. Společnost JaP–Jacina patří k renomovaným výrobcům výše uvedeného zařízení a v případě úspěchu na dalších trzích věříme, že ČD Cargo bude opět patřit k hlavním dopravcům. Záleží to však na nás všech. Realizace této nové přepravy totiž ukázala, že ne všichni v dostatečné míře chápou nutnost se plně přizpůsobit požadavkům zákazníků a nabídnout jim komplexní servis. Ne všichni jsou také ochotni udělat i minimum nad rámec svých pracovních povinností. Prozatím (k 6. dubnu 2016) jsme pro společnost JaP–Jacina přepravili 6 vozů.

Pro ostatní zákazníky je realizace těchto přeprav jasným signálem, že ČD Cargo nabízí atraktivní služby zcela srovnatelné s kamionovou přepravou.

Text: Michal Roh
Foto: Pavel Špecián

Nové obchodní příležitosti

Vedení ČD Cargo si je vědomo velkého potenciálu, který představují jeho zaměstnanci, zejména ti, kteří vykazují velkou míru sounáležitosti s podnikem.

Takoví zaměstnanci mohou výraznou měrou přispět k naplňování objemu tržeb prostřednictvím zjišťování a odhalování nových obchodních příležitostí na území, ve kterém působí. Mají tak možnost poznat ve svém okolí činnost jednotlivých firem a podniků – potenciálních zákazníků. Mohou tak posoudit, jestli příslušná firma ke své činnosti potřebuje železniční nákladní dopravu ať pro svoz surovin, nebo rozvoz hotových výrobků nebo je této firmě možné nabídnout i jiné služby, které jsou uvedeny ve výpisu z Obchodního rejstříku ČD Cargo. Z každé takové informace může vzejít pro ČD Cargo zajímavý podnět, jehož další zpracování a vhodné řešení může být pro příslušnou firmu významným přínosem v jejím dalším rozvoji.

- Za účelem podchycení takové iniciativy zpracoval odbor podpory prodeje „Opatření č. 0002/2016 obchodního ředitele ČD Cargo, a.s.“, ve kterém je stanoven postup při zjišťování takových příležitostí a postup pro další nakládání s těmito podněty ze strany úseku obchodu, resp. provozu.

Podchycení a identifikace jakéhokoliv obchodního podnětu je proces otevřený pro kteréhokoliv zaměstnance akciové společnosti ČD Cargo.

- Pro podchycení podnětů ke zvýšení účinnosti nabídek ČD Cargo a pro zajištění procesu identifikace a zpracování obchodní příležitosti slouží sdílená tabulka. **Tato tabulka je umístěna na portále ČD Cargo v části „Tematické prostory/Profese“ pod názvem „Obchodní příležitosti ČD Cargo“ (http://portal.cdcargo.cz/tp/profese/op).** Do této tabulky je možné uvést jakýkoliv reálný podnět. Tabulka je pravidelně monitorována a vyhodnocována. Přístup do této tabulky mají vybraní zaměstnanci PJ, SOKV i GŘ uvedení v příloze 1 zmíněného opatření.

- Řízením procesu nakládání s novými obchodními příležitostmi ČD Cargo je pověřen odbor podpory prodeje, který plní funkci „správce obchodních příležitostí“. Zároveň také předkladatelům podnětů dává zpětnou vazbu. Nedílnou součástí výše uvedeného opatření je **motivační složka**, tj. způsob, jakým akciová společnost ČD Cargo bude motivovat zaměstnance a oceňovat jejich přínos při identifikování nových obchodních případů.

Michal Roh

Tři otázky pro...

Evu Dudášovou
z obchodního managementu

Obchodní management neboli Business Development má za úkol rozvíjet obchodní aktivity společnosti. Jakým způsobem hledáte nové potenciální zákazníky?

Tým obchodního managementu je v tuto chvíli čtyřčlenný. Jednotliví obchodní manažeři se zaměřují na hledání nových obchodních příležitostí, které je nutné řešit zpravidla projektově. Vedoucí týmu Tomáš Eichler se specializuje na západní Evropu – – konkrétně na Německo. Další kolegové komunikují a zprostředkovávají obchod na území České republiky, na Slovensku nebo v Maďarsku. Já se specializuji na hledání nových obchodních příležitostí ve východní Evropě, např. v Rusku, Bělorusku, na Ukrajině a v dalších zemích bývalého Sovětského svazu. Všichni tak můžeme využít kontaktů, které jsme získali za dobu praxe na železnici. Díky těmto kontaktům a znalostem cizích jazyků tak pomáháme otevírat brány do světa železnice.

Potenciální zákazníky hledáme prostřednictvím svých kontaktů, přičemž využíváme našich konkurenčních výhod na dopravním trhu. Snažíme se nabídnout lepší produkt = ucelenou nabídku služeb = větší servis konečným zákazníkům. Obecně se snažíme vyzdvihnout železniční dopravu nad silniční. Oslovujeme proto nejen potenciální klienty, ale rovněž krajské hejtmany, které se snažíme přesvědčit o výhodách železniční dopravy. Snažíme se poukázat na přetrvávající problémy v kamionové dopravě s ohledem na ekologii a životnost silnic a dálnic. V některých krajích to však ještě bude běh na dlouhou trať. Tam, kde jsme úspěšní, dostaneme tipy na lokality s vysokou četností kamionové dopravy, případně i konkrétní firmy, které poté oslovíme s nabídkou.

Obecně ale musím říci, že klíčem k úspěchu je vždy komunikace.

Jaký je hlavní rozdíl mezi činností obchodního managementu a odboru obchodu?

Hned na úvod musím říci, že cíl je společný: splnit plán, a zajistit tak tržby pro ČD Cargo. Mrzí mě proto, že jsme občas vnímáni jako konkurence obchodních manažerů z O6. Ale není tomu tak. Já zásadní rozdíl vidím v tom, že kolegové z odboru obchodu musejí více uplatňovat retenční obchodní strategii. Mají na starosti klienty, kteří nám přinášejí značný objem tržeb, a ty je nutné „opečovávat“ a řešit primárně jejich požadavky. Oproti tomu my oslovujeme ve větší míře potenciální klienty a snažíme se je přesvědčit o výhodách železnice. Není to vždy jen o ceně. Pokud chceme uspět, musíme být ve všech parametrech srovnatelní s kamiony. Proto podstatou produktů, které náš tým nabízí zákazníkům, je jejich komplexnost. Orientujeme se tak mimo jiné ve větší míře na realizaci přeprav v celé přepravní trase včetně zahraničních úseků, kdy s obchodními manažery ze „šestky“ úzce spolupracujeme v oblasti cenotvorby.

Mluvila jste o řadě projektů, kterými se zabýváte. Můžete některé z nich jmenovat?

V současné době se věnuji projektu zaměřenému na přepravu bílého fosforu pro břeclavskou společnost Fosfa. Jedná se o kontejnerovou přepravu z Kazachstánu do České republiky. Zastřešujeme celý projekt skutečně od A do Z. Dále pracuji na projektu přepravy dřeva z Běloruska do České republiky a Rakouska, při kterém zákazníkům nabízíme zajištění přepravy ve všech zemích, včetně Polska. V této záležitosti úzce spolupracuji s komoditním manažerem Josefem Knězů. Výhodou pro zákazníka je zrychlení doby přepravy po polském území, zajištění celních služeb a také garance kvality překládky zboží. Dalším zajímavým projektem je Belgium – Czech Xpress, který vznikl na základě spolupráce ČD Cargo s dopravcem B Logistics. Základní myšlenkou projektu je rovněž zkrácení celkové přepravní doby, zejména na německém úseku, kde dříve docházelo k přepracování zásilek. „Belgický vlak“ jezdí prozatím dvakrát týdně v trase Antverpy – Ústí nad Labem a je to produkt s vysokou konkurenceschopností ke kamionové dopravě z důvodů převedení jednotlivých vozových zásilek na jeden ucelený a pravidelně vedený vlak. Velký potenciál mají i přepravy na východ, kdy dlouhodobým problémem je komplikovaná kamionová doprava na území celého Polska. Pro nás je to však šance stáhnout přepravy ze silnice na železnici.

Kromě vlastních projektů však chceme být také „prodlouženou rukou“ obchodních manažerů v regionech a s nabídkou služeb ČD Cargo oslovovat například ztracené zákazníky.

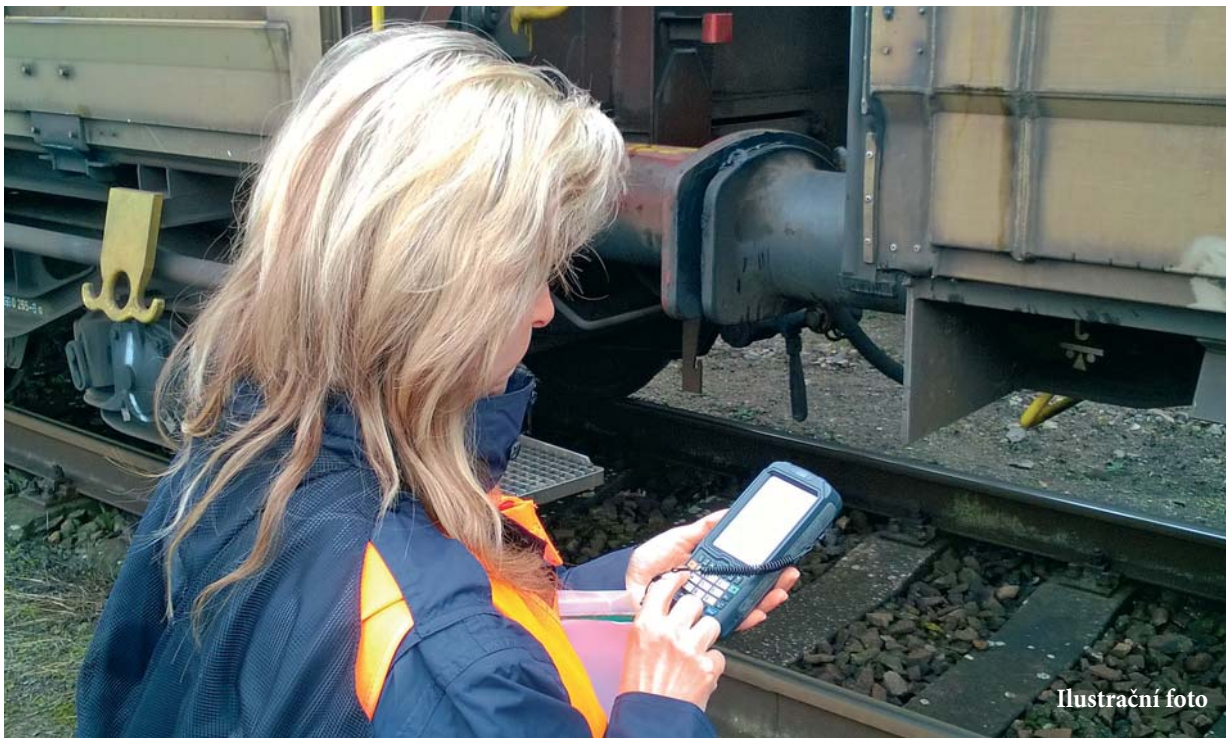
Michala Bílková

Změny v systému provádění technických prohlídek (2. část)

V minulém vydání jsme přinesli zprávu o tom, že v listopadu loňského roku byla s definitivní platností schválena druhá změna interní normy KV1-B-2008. V přímé souvislosti s aktualizací této směrnice logicky vzniká také požadavek na odpovídající úpravy v informačních systémech. Tato skutečnost se pak dotýká především aplikace PRIS, jež slouží mimo jiné jako nástroj pro zadávání a evidenci informací o výkonech spojených s prohlídkami vozů a zkouškami brzd.

Náležité úpravy v PRIS jsou vynuceny především zásadními změnami předpisových ustanovení v oblasti členění prohlídek a časových normativů a v podstatě je lze rozdělit do dvou základních tematických okruhů. První část se týká úprav vstupních formulářů pro pořizování informací, druhá pak realizace výstupních sestav a statistik. Navíc za situace, kdy se zásah do aktuální verze PRIS jevil jako nezbytný, bylo nutné si položit otázku, zda této příležitosti nevyužít a nepřehodnotit zároveň poněkud komplikovanou strukturu systému, která byla doposud založena na částečném propojení kmenové aplikace PRIS s funkcionalitami modulu TSV. Tento, řekněme doplněk PRIS, byl dosud využíván pro dodatečnou editaci některých informací a v neposlední řadě zahrnoval právě zmíněné statistické výstupy nad pořízenými daty.

Na základě podrobné analýzy zpracované oddělením technologie a technické služby vozové proběhla v závěru loňského roku klíčová jednání, v rámci kterých bylo rozhodnuto, že funkcionality stávajícího modulu TSV budou integrovány přímo do kmenové aplikace. Souběžně s tímto krokem budou provedeny také odpovídající úpravy software pro PDA v rozsahu nutném pro zabezpečení plynulé komunikace s novou verzí PRIS. Statistická evidence pořízených informací se pak z větší části přesune do datových skladů, kde bude vytvořena náhrada stávajících sestav modulu TSV. Uživatelům PRIS tak bude nabídnuto graficky jednotné prostředí, kde bude umožněno pořídit všechna požadovaná data k prohlídce vlaku nebo zkoušce brzdy v rámci jedné jediné informace. V neposlední řadě je důležité zmínit fakt, že při analýze úprav byl v nejvyšší možné míře kladen důraz na taková řešení, která umožní maximum požadovaných informací odvozovat automaticky, tedy bez zásahu uživatele. Čas, který zaměstnanec potřebuje pro zadání požadovaných informací, se tedy v důsledku připravovaných úprav výrazně zkrátí.


Ilustrační foto

Nasazení nové verze PRIS na testovací server je plánováno na období přelomu března a dubna 2016. Na produkčním prostředí pak bude verze spuštěna zhruba o měsíc později, tedy bezprostředně poté, co k 1. květnu 2016 nabyde účinnosti druhá změna interní normy KV1-B 2008.

Jan Kavřík

Měření spotřeby trakční energie na vlacích ČD Cargo

Naše společnost se pohybuje na plně liberalizovaném trhu železniční nákladní dopravy, kde o úspěchu a neúspěchu rozhoduje každá koruna nákladů. Od samotného vzniku společnosti jsme vystaveni železniční konkurenci ze strany tuzemských nízkonákladových dopravců a v poslední době také velkých nadnárodních společností.

Stále sílící konkurenční boj se odehrává jak v segmentu ucelených vlaků, tak i v segmentu jednotlivých vozových zásilek, kde se hlavní konkurencí stala silniční kamionová doprava.

Abychom v konkurenčním boji obstáli, musíme hledat úspory nákladů ve všech oblastech naší společnosti. V minulých letech jsme pozornost zaměřili na racionalizaci nákladů v oblasti opravárenství, úhrady za dopravní cestu, likvidace zbytných neprovozuschopných vozů, která stále probíhá, krátili jsme náklady na poradenství, IT, marketing apod. Nyní se naše pozornost zaměřuje také na oblast energií. Od roku 2014 se daří díky situaci na trhu a dobře zvládnutým soutěžím nakupovat netrakční energii levněji a spotřeba klesá také díky dotačním investicím a kvalitnímu zateplení vybraných budov. Nejdůležitější položkou v oblasti energií je však elektrická energie trakční. Tedy ta, kterou spotřebovávají naše hnací vozidla závislé trakce při vedení vlaku. Spotřeba trakční energie je jedním z nejvýznamnějších variabilních nákladů naší společnost. V ročním vyjádření lze hovořit o částce atakující hranici jedné miliardy korun.

Problematice trakční elektřiny se věnujeme intenzivně již od roku 2013. V tuto chvíli využíváme synergického efektu společného nákupu trakční energie pro všechny dopravce na síti SŽDC, který realizují ČD, a.s., čímž je jednotková cena energie významně optimalizována. Je tedy nezbytné zaměřit pozornost především na její spotřebovávaný objem. V letech 2014 – 2015 proběhlo šetření, v rámci něhož byla měřena spotřeba u více než 10 tisíc vlaků na více než 40 tisících vozebních úsecích. Tímto způsobem vznikla informační základna, která zjednodušeně řečeno vypovídá o tom, jaká je průměrná, resp. nejčastější spotřeba vlaku na dané trati při jízdě za obvyklých provozních podmínek.

Trakční spotřeba vlaku je jak známo závislá primárně na jeho hmotnosti a charakteru pojížděné trati. Vyjadřuje se měrnou spotřebou příslušnou pro danou trať, případně pro druh vlaku v kWh/tis. hrtkm. Konkrétní provozní podmínky, za nichž jízda vlaku probíhá, představují druhotná kritéria pro posouzení výše trakční spotřeby. Obdobně jako hmotnost vlaku nebo sklon trati nejsou provozní podmínky ovlivnitelné personálem. Existuje ovšem další parametr trakční spotřeby, který způsobem jízdy ovlivnitelný je. Mluvíme o vlivu technologie jízdy, kterou můžeme připodobnit k tomu, co každý zná z vlastního osobního automobilu. Pokud jede řidič ostře systémem „brzda-plyn“, spotřeba paliva roste. Stejně tomu tak je i v lokomotivě. Strojvedoucí je vázán předpisy a povolenou rychlostí, ale přesto se v odborné literatuře uvádí, že 15 až 20 % trakční spotřeby „v ruce“ má. Čísla byla potvrzena i některými měřeními provedenými v roce 2007 Výzkumným Ústavem Železničním.

Ilustrační foto: Martin Boháč

Abychom verifikovali výše uvedený potenciál a nasměrovali naši společnosti k dalším úsporám, realizujeme projekt, který zahrnuje měření a vyhodnocování odběru trakční elektřiny konkrétních vlaků v úsecích vedených vždy jedním strojvedoucím. K tomu budou využity všechny elektrické lokomotivy, které postupně osazujeme elektroměry s dálkovým přenosem naměřených dat.

Princip hodnocení jízdy bude spočívat v několika krocích. Nejprve se z naměřeného odběru, hmotnosti vlaku a délky pojížděné trati vypočte skutečná měrná spotřeba vlaku nebo jeho části při více činných lokomotivách. Pro porovnání se použijí referenční hodnoty z informační základny měrných spotřeb se zohledněním tzv. doplňkových kritérií jízdy vlaku. Při zohlednění půjde především o porovnání počtu zastavení (a hlavně energeticky náročných rozjezdů) mezi výchozím a konečným bodem hodnocené trasy, a dále pak o podíl prázdných vozů v soupravě. Měrná spotřeba, podle níž se energetická náročnost jízdy posuzuje, je totiž u vlaku s celkově stejnou hmotností vyšší, pokud v něm místo ložených vozů převažují vozy prázdné. V neposlední řadě se porovná průměrná rychlost vlaku vypočtená z čisté doby jízdy. Vzorce pro výpočet těchto vlivů byly odvozeny z průběhů mnoha stovek skutečných jízd vlaků analyzovaných v letech 2014 – 2015. Výsledný vliv doplňkových kritérií se sečte se zjištěnou měrnou spotřebou vlaku, a pokud i po této korekci bude skutečná měrná spotřeba vyšší, bude na tuto skutečnost upozorněn strojvedoucí, který byl za vedení vlaku odpovědný.

Naší primární snahou však v této chvíli nebude strojvedoucí ČD Cargo penalizovat, ale spíše naopak, motivovat je k úsporné jízdě a za dobré výsledky a ušetřené náklady je odměňovat. Očekáváme, že informovanost našich strojvedoucích ještě více prohloubí jejich pocit spoluodpovědnosti za průběh jízdy vlaku a jeho celkovou hospodárnost. Ponechme stranou výše uváděná maximální procenta trakční spotřeby, která uvádí odborná literatura jako ta, jež má strojvedoucí tzv. „v ruce“, a řekněme si, že by se nám zpočátku mohlo podařit ušetřit např. jen 5 % z celkových nákladů na trakční elektrickou energii. V ekonomice ČD Cargo by to ročně představovalo úsporu bezmála 50 milionů Kč. A to už přece něco znamená.

Tomáš Tóth

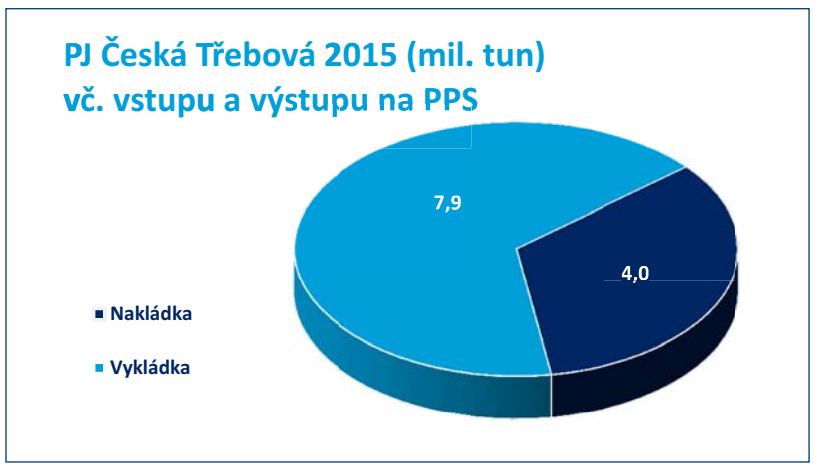
Představujeme jednotky organizační struktury ČD Cargo (4. část)

Provozní jednotka Česká Třebová

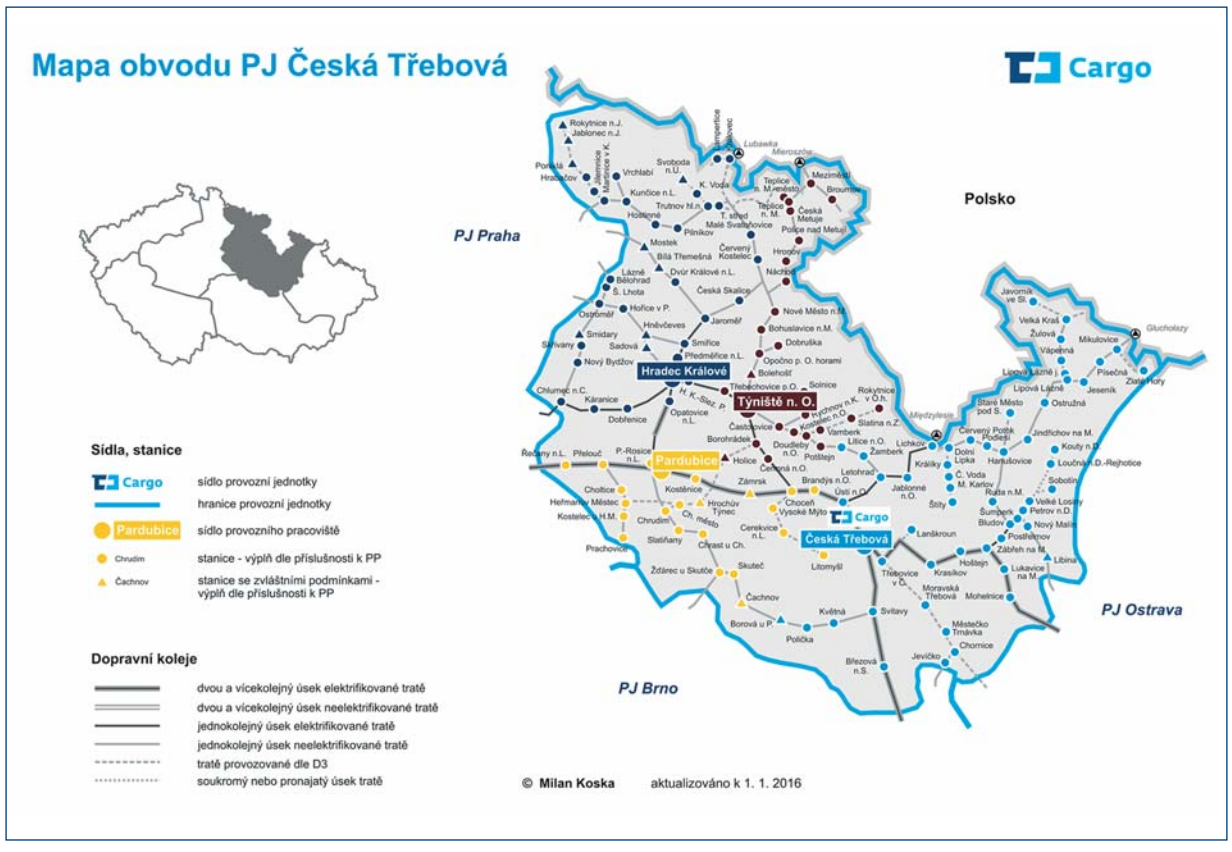
V dubnovém pokračování našeho seriálu se přesuneme na česko-moravské pomezí, kde je nákladní doprava ČD Cargo plně v režii provozní jednotky Česká Třebová.

Provozní jednotka Česká Třebová vznikla 1. prosince 2007. V době svého vzniku jí bylo podřízeno sedm provozních pracovišť, dnes jsou včetně obvodu rozšířeného o část bývalé PJ Olomouc celkem čtyři. Provozní pracoviště měla sídlo v České Třebové, Hradci Králové, Letohradu (zrušeno od 1. března 2009), Náchodě (zrušeno od 1. března 2009), Pardubicích, Trutnově (zrušeno od 1. ledna 2013) a Týništi nad Orlicí. Velkou změnu přineslo zrušení PJ Olomouc, resp. rozdělení jejího obvodu mezi jiné provozní jednotky k 1. dubnu 2013. Pod PJ Česká Třebová připadl obvod PP Hanušovice a PP Zábřeh na Moravě. První jmenované pracoviště však zaniklo již k 1. březnu 2009, druhé pak od 1. ledna 2014. Současný obvod je tak opravdu rozsáhlý a zahrnuje 1 306 km tratí se 149 tarifními body.

V obvodu PJ, v České Třebové, se nachází i jedna ze čtyř rozhodujících seřaďovacích stanic na síti SŽDC s denními výkony okolo 700 rozřazených vozů. Česká Třebová je však v současné době známá spíše díky novému kontejnerovému překladišti operátora METRANS. I přesto, že si část přeprav zajišťuje prostřednictvím vlastního dopravce, řadí se k velmi významným zákazníkům, pro kterého ČD Cargo zajišťuje stále velký rozsah vnitrostátních i mezinárodních přeprav. Zanedbatelná však není ani další vykládka a nakládka v obvodu PJ. Významnými zákazníky jsou elektrárny ve Chvaleticích, Opatovicích nad Labem a v Trutnově-Poříčí. Na jejich vlečky jsme v loňském roce přepravili téměř 4,5 mil. tun hnědého a černého uhlí. Neméně důležitá je však i vykládka tříděného uhlí realizovaná ve velkém počtu tarifních bodů. Podobně je tomu v případě dřeva, kterého se v loňském roce v obvodu PJ naložilo více než 17 tisíc vozů. Dřevo se nakládá ve všech horských oblastech – v Jeseníkách, Orlických horách i Krkonoších. Opomenout nelze ani přepravy osobních automobilů z výrobního závodu v Kvasinách (stanice Solnice), které mají stále rostoucí tendenci. Významnými zákazníky jsou pak i chemické továrny v Pardubicích, cementárna v Prachovicích nebo vápenka ve Vitošově (Zábřeh na Moravě). Přes přechod v Lichkově vstupují do České republiky ucelené vlaky s pohonnými hmotami. Za skutečně bezchybně realizované přepravy lze považovat přepravy stolních vod Toma z Teplic nad Metují do Prahy nebo přepravy svářecího materiálu z Vamberka do Pardubic-Rosic nad Labem.



Krkonoše jsou důležitým zdrojem dřeva, které odtud putuje do všech významných tuzemských dřevozpracujících závodů i do zahraničí. **Foto: Michal Roh ml.**



Chemické závody v Pardubicích, cementárna v Prachovicích nebo vápenka ve Vitošově (Zábřeh na Moravě). Přes přechod v Lichkově vstupují do České republiky ucelené vlaky s pohonnými

TOP tarifní body dle nakládky (2015): Česká Třebová, Lichkov st. hr., Zábřeh na Moravě, Vamberk, Hradec Králové-Slezské předměstí, Solnice, Pardubice hlavní nádraží, Pardubice-Rosice nad Labem, Prachovice, Šumperk.

TOP tarifní body dle vykládky (2015): Řečany nad Labem, Opatovice nad Labem, Česká Třebová, Trutnov střed, Lichkov st. hr., Pardubice-Rosice nad Labem, Solnice, Pardubice hlavní nádraží, Hradec Králové-Slezské předměstí, Vamberk.

Ředitelem PJ Česká Třebová je Bc. Miloš Mazura

Miloš Mazura se narodil ve východočeském Žamberku. Vystudoval gymnázium v Rychnově nad Kněžnou. Na železnici si prošel vším skutečně od píky. Začínal jako hláskař, později pracoval jako výpravčí ve stanicích Ratboř a Úvaly. Po absolvování vojenské základní služby začal pracovat jako technolog na tehdejším oblastním ředitelství Praha, kde se věnoval technologii seřaďovacích a pohraničních přechodových stanic. Po přestěhování zpět do rodného kraje se stal dozorčím přepravy v Letohradě, v roce 1994 se stal přednostou přepravní stanice Letohrad. V letech 1996 – 1999 absolvoval dálkově studijní obor personální řízení na katedře psychologie Filozofické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci. Nabyté znalosti i zkušenosti pak mohl zúročit jako přednosta železniční stanice Lichkov, vrchní přednosta stanice Letohrad nebo později jako ředitel provozní jednotky. Velkým koníčkem Miloše Mazury jsou šachy, více než dvacet let je předsedou šachového klubu. Rád hraje tenis a v poslední době také golf. Nejlépe zrelaxuje při dovolené na vodě. Je ženatý, má jednoho syna.

Ředitele PJ Česká Třebová jsme požádali o odpověď na dvě otázky:

V obvodu PJ Česká Třebová se nachází elektrárna Chvaletice. V loňském roce ČD Cargo opět převzalo přepravy uhlí do této elektrárny. Jak převzetí přeprav pobíhalo z Vašeho pohledu?

Zadání bylo jasné a srozumitelné, proto byl rozběh přeprav naprosto bezproblémový. Měli jsme totiž zkušenost z dřívějška a navíc možnost udělat si novou technologii a další věci po svém. Dříve jsme na zajištění činností v Řečanech nad Labem potřebovali 32 lidí, dnes jich zde máme jen 16 a zvládáme srovnatelné objemy. Část činností jsme z Řečan přenesli do Pardubic. Před námi však stojí další velký úkol, kterým je převzetí provozování drážní dopravy na elektrárenské vlečce od AWT na podzim letošního roku. Již v létě budeme muset zaučovat pracovníky do nových profesí, jako např. výpravčí na vlečce. Věřím však, že se nám vše úspěšně podaří.

Lesy v Jeseníkách postihla v loňském roce kalamita. Jak se Vám podařilo vyrovnat se zvýšenými požadavky na přepravu dřeva z této oblasti?

Pokračování na str. 5

Ředitel PJ Česká Třebová Bc. Miloš Mazura **Foto: Michal Roh**

Personální pracoviště

V České Třebové je personální pracoviště společné nejen pro PJ, ale i ŘP. Najdete ho v budově ČD Cargo na náměstí Jana Pernera 1787 (1. patro, číslo dveří 113).

Toto regionální pracoviště oddělení personálního O10/1 GŘ ČDC má dvě stálé personalistky, které v rámci provozní doby od 7 do 14 hodin zajišťují pro zaměstnance uvedených JOS veškeré personální činnosti. Jedna personalistka má pracoviště v Olomouci a administruje zaměstnance v části obvodu PJ v okolí Zábřehu na Moravě a Hanušovic. V některých případech je možné si domluvit zajištění a zpracování požadavků zaměstnanců bez jejich osobní návštěvy na personálním pracovišti.

V případě e-mailové komunikace doporučujeme využít zástupné e-mailové schránky: pracoviště v České Třebové O10persCSTPJ@cdcargo.cz, provozní pracoviště v Olomouci O10persOLCPJ@cdcargo.cz

Na fotografii zleva *paní Alena Bělovská z olomouckého pracoviště (mobil 602 242 831), paní Darina Lorencová (mobil 725 876 983) a paní Jitka Junková (725 733 694) z třebovského pracoviště.*

Představujeme profese ČD Cargo (15) – dopravní dispečer

V dnešním vydání představíme našim čtenářům specifické zaměstnání, a tím je dopravní dispečer (KZAM 43232).

Základním obsahem činností uvedeného zaměstnání je:

- řízení samostatného obvodu na centrálním dispečerském pracovišti, provozně i ve vztahu ke správné funkci IS,
- odpovědnost za plnění úkolů směnového plánu a organizování opatření pro jeho plnění,
- zadávání a kontrola údajů, řešení problémů informačních systémů DISC, ÚDIV, CEVIS, PRIS a sledování jízd ucelených vlaků.

Tzv. hlavní dispečeři jsou vedoucími směny pro řízení celého obvodu ČD Cargo na síti provozovatele dráhy, kteří mají odpovědnost za řešení mimořádných provozních situací a za zajištění součinnosti při vyšetřování mimořádných událostí a mimořádností s Policií České republiky, DI a vyšetřujícími složkami.

V tomto zaměstnání je stanoveno nejnižší doporučené vzdělání – úplné střední všeobecné.

Základní odborná způsobilost je stanovena zkouškou PZ-1 Základní přepravní a DO-1 Odbavení vlaku.

Jako doplňující odborná způsobilost je určena zkouška DD-4 Dispečer.

Z hlediska zdravotní způsobilosti jsou zaměstnanci posuzováni dle zařazení do kategorie pracovního rizika 2 (stanoveno vyhláškou č. 432/2003 Sb.)

Zaměstnancům, kteří jsou zařazeni do zaměstnání **dopravní dispečer**, přísluší dle Katalogu zaměstnání tarifní stupeň 13 až 14 (základní měsíční tarif ve stupnici 0 v tarifním stupni 13 je 27 760,– Kč a v tarifním stupni 14 je 29 610,– Kč, s možností přiznání smluvní mzdy. Průměrná měsíční mzda vyplacená v tomto zaměstnání za období leden – březen 2016 je ve výši 42 900,– Kč.

V zaměstnání **dopravní dispečer** je zařazeno 98 zaměstnanců; 12 žen a 86 mužů. Věkový průměr je 50 let.

Na pracovišti v České Třebové jsme 6. dubna 2016 v roli tzv. ústředního dispečera zastihli **Vladimíra Němce**, který u železnice pracuje od roku 1988 a v současné době je organizačně zařazen v oddělení provozního řízení O11/1 Řízení provozu Česká Třebová.

Položili jsme mu několik otázek, kterými by našim čtenářům měl své zaměstnání přiblížit.

Jaké předpoklady musí podle Vás dispečer splňovat?

Vladimír Němec Foto: Michal Roh

Velice důležitá je psychická odolnost, protože některé situace jsou skutečně velmi napjaté. Dopravní dispečer se musí umět samostatně rozhodovat a pak také s rozumnou mírou autority tento názor prosadit. Nutné je logické a operativní myšlení se schopností odhadnout vývoj situace třeba na několik hodin dopředu. Za základ ale považuji předcházející provozní praxi. Já sám jsem začínal jako výpravčí, poté jsem si na RCP prošel dalšími provozními pozicemi a u ČD Cargo jsem si vyzkoušel práci na pozici hlavního dispečera-plánovače a hlavního kontrolního dispečera. Jako dopravní dispečer, v roli tzv. ústředního dispečera, pracuji teprve několik měsíců a mám tak možnost zúročit všechny dosavadní zkušenosti.

S jakými problémy se při své práci potýkáte?

Ve chvíli, kdy spolu hovoříme, má ČD Cargo na síti 350 vlaků, což představuje 350 potenciálních problémů. Dnes můžeme téměř 70 % vlaků považovat za vlaky ad hoc, protože nejedou ve své trase a jejich jízdu je nutné řešit operativně. Jako ústřední dispečer řídím celou směnu, musím umět kolegům poradit, jak postupovat v některých nestandardních situacích apod. Není to tak dávno, co se nám na hranicích objevil vlak z Polska, o kterém nikdo nevěděl. Když jsem zjišťoval podrobnosti, připadal jsem si spíše jako detektiv než jako dispečer. Nakonec jsme u německých kolegů zjistili, že se jedná o uhlí do Mnichova. Občasný nedostatek informací proto považuji za závažný problém. Rovněž komunikace s dispečery ostatních dopravců, zejména zahraničních, nebývá vždy bez problémů.

Z předchozích řádků je zřejmé, že práce dopravního dispečera je velmi náročná. Jakým způsobem relaxujete?

Nejlépe načerpám nové síly s rodinou. Rád pracuji na zahrádce, jezdím na kole. Společně se vydáváme na túry do hor. Za měsíc máme přibližně 12 – 13 dvanáctihodinových směn, takže relax je skutečně nutný.

Věra Drncová
Michal Roh

Představujeme jednotky organizační struktury ČD Cargo (4. část)

Pokračování ze str. 4

Požadavky zákazníků jsme řešili průběžně s maximálním možným využitím kapacit manipulačních míst, tratí, hnacích vozidel i personálu. Vše bylo bohužel výrazně omezeno výlukovou činností. Probíhaly výluky na ramenech Hanušovice – Lipová Lázně a Zábřeh na Moravě – Ruda nad Moravou a souběžně s nakládkou dřeva bylo třeba realizovat návozy štěrku, kolejnic a pražců do stanice Jindřichov na Moravě právě pro výše uvedené výluky. Veškerá zátěž se musela navážet po sklonově náročnější trati přes Ústí nad Orlicí, Letohrad a Lichkov. Právě s ohledem na sklonové poměry je tato trasa náročná na potřebu hnacích vozidel. Bohužel také spolupráce s firmou Klement, provádějící výlukové práce, nebyla ideální. Samotná vykládka probíhala chaoticky a daleko pomaleji, než bylo z jejich strany deklarováno. Byli jsme nuceni nepřijímat některé přihlášky nakládky, zvláště pro manipulační místo Staré Město pod Sněžníkem, kde byl největší zájem o nakládku. I když jsme zde prováděli obsluhu dvakrát za 24 hodin, nebyli jsme schopni odsun naložených vozů zajistit. Ve finále, dle reakce přepravců, byla na jejich straně spokojenost. A to zásluhou všech provozních zaměstnanců zúčastněných na řešení dané situace, kteří neustále s přepravci komunikovali a navrhovali optimální řešení. Bohužel další výluky budou probíhat i v letošním roce a musíme se tak připravit na velké problémy s nakládkou v Javornickém výběžku a dalších lokalitách.

3 zajímavosti z PJ Česká Třebová

PJ Česká Třebová – čtyři hraniční přechody do Polska

Železniční síť v obvodu PJ Česká Třebová je na celkem čtyřech místech propojena se železniční sítí PKP PLK – – v Královci, Meziměstí, Lichkově a Mikulovicích. Přechod v Královci ožil na krátkou dobu přepravami uhelných kalů z Wałbrzychu do elektrárny v Poříčí, jinak není nákladními vlaky pravidelně využíván. Podobný osud stihl sousední přechod Meziměstí/Miersozów, přes který mohou od dubna 2013 v omezené míře projíždět pouze ucelené vlaky a který dnes není téměř využíván. Mnohem živěji je v Lichkovském sedle, kterým prochází elektrifikovaná trať do Kladska a dále do polského vnitrozemí. Přepravují se tudy pohonné hmoty, dřevo i další zboží.

Určitou zajímavost představuje hraniční přechod Mikulovice/Głuchołazy. Ten je od roku 2009 bez pravidelné mezinárodní nákladní dopravy, avšak od loňského roku je využíván peážními nákladními vlaky, které z Jeseníku po úvrati v polské stanici Głuchołazy pokračují zpět na české území a dále do Krnova. Peážní doprava je zde realizována už od padesátých let 20. století.

DIAKONIE Broumov – přeprava humanitárního zboží

Diakonie Broumov je občanským sdružením založeným v roce 1993. Jeho základním posláním je poskytování materiální pomoci sociálně potřebným lidem bez ohledu na rasu, národnost, státní příslušnost, víru či politický názor. Spolupráce ČD Cargo s Diakonií Broumov je tradiční. Pro toto sdružení dlouhá léta zajišťujeme přepravy vybraného textilu a dalšího humanitárního materiálu. Z přibližně padesátky stanic v České republice je zboží po železnici dopravováno do třídicího centra v Broumově. Ke stanicím s nejsilnější nákladkou patří Praha-Vršovice, Brno hlavní nádraží a Ostrava hlavní nádraží. Další textilní materiál míří do Broumova ze Slovenska. Celkem jsme v roce 2015 pro Diakonii Broumov přepravili téměř 500 vozů, což představuje cca 4 500 tun zboží. Diakonie Broumov pořádá v rámci programu „nepotřebné věci potřebným“ také sběr použitého textilu přímo do železničních vagonů.

Železnice Desná – nákladní vlaky ČD Cargo na soukromé trati

Železnice Desná je marketingový název regionální železniční tratě ze Šumperka do Koutů nad Desnou s tříkilometrovou odbočkou z Petrova nad Desnou do Sobotína. Úsek ze Šumperka do Sobotína vznikl z iniciativy průmyslníků bratří Kleinů a otevřen byl již v říjnu 1871. Z Petrova nad Desnou do Koutů nad Desnou se vlaky rozjely až o více než 30 let později, v listopadu 1904. Od počátku obě tratě sloužily významnou měrou nákladní dopravě. V červenci 1997 byla trať velmi poničena povodněmi. K obnovení provozu došlo až v květnu 1999 z iniciativy okolních obcí. Svazek obcí údolí Desné je také v současné době majitelem obou tratí. Provozovatelem osobní dopravy na Železnici Desná je v současné době dopravce Arriva Morava, i když v souvislosti s elektrifikací tratě dojde ke změně dopravce na České dráhy. Přerušení provozu v důsledku povodní znamenalo odklon většiny firem od železnice a získat je zpět je velice obtížné. I přesto se zde stále můžeme setkat s manipulačními vlaky ČD Cargo. V současné době se přepravuje především dřevo z dopraven Sobotín a Kouty nad Desnou (více než 300 vozů/rok), nakládka v ostatních místech je bohužel sporadická.

Text: Michal Roh
Graf: Leona Pecková
Mapa: Milan Koska

Členství ČD Cargo v zájmových organizacích (10)

Asociace bezpečnostních poradců a znalců, z. s.

ABPZ Asociace bezpečnostních poradců a znalců, z.s.

Povinností každého dopravního podniku převážejícího nebezpečné zásilky v objemu nad 50 tun ročně je jmenovat jednoho nebo více bezpečnostních poradců.

Hlavním úkolem bezpečnostních poradců v dopravní sféře je zajistit vhodnými prostředky a opatřeními bezpečnou přepravu zásilek v souladu s platnými předpisy. Mezi činnosti bezpečnostního poradce můžeme zařadit zejména kontroly zařízení užívaného při přepravě, nakládce nebo vykládce nebezpečných věcí, uplatňování vhodných postupů v případě jakékoliv mimořádné události, vypracování analýz a zpráv týkajících se mimořádných událostí, zavádění opatření ke zvýšení informovanosti o přepravě nebezpečných věcí a mnoho dalšího.

Bezpečnostní poradci jsou členy Asociace bezpečnostních poradců a znalců (ABPZ), která přistoupila k Evropské asociaci bezpečnostních poradců (EASA – European Association of Dangerous Goods Safety Advisers). Asociace bezpečnostních poradců je organizace zaměřující se na pořádání odborných seminářů pro bezpečnostní poradce a přispívající do odborných publikací. Školí bezpečnostní poradce, podílí se na řešení mimořádných událostí souvisejících s přepravou nebezpečných věcí, analyzuje příčiny vzniku mimořádných událostí a v neposlední

řadě spolupracuje se složkami IZS při nacvičování postupů při nouzových situacích. Také spolupracuje s Ministerstvem dopravy České republiky a vydává „Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí“ (RID). Bezpečnostní poradci ČD Cargo jsou členy ABPZ od jejího vzniku, tedy od roku 2003.

Bezpečnostním poradcem nemůže být kdokoli. Každý poradce musí být držitelem *Osvědčení o odborné způsobilosti bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí.* Toto osvědčení vydává příslušný orgán nebo pověřená organizace. Na území České republiky odborné zkoušky organizuje a zároveň vydává osvědčení Ministerstvo dopravy. Všechna vydaná osvědčení mají i mezinárodní platnost. Před získáním osvědčení se musí uchazeč podrobit školení a úspěšně složit státní zkoušku schválenou příslušným orgánem smluvního státu RID.

Michala Bílková

První přeprava řídicího vozu řady DABpbzf 770.0 pro bavorský NIM Express

Ve dnech 12. a 13. února 2016 proběhla první přeprava skříně řídicího vozu DABpbzf 770.0 pro bavorský NIM Express.

Vozidla, která si pro tento svůj produkt, kde zkratka NIM znamená Nürnberg – Ingolstadt – München, objednala DB Regio, součást německého národního dopravce DB, by měla být do pravidelného provozu nasazena v prosinci 2016. Kontrakt na dodávku celkem šesti vratných souprav vedených lokomotivou řady 102 DB, což je ekvivalent „zátopka" řady 380 ČD, má hodnotu 2,6 miliardy korun a byl podepsán v létě 2013.

Samotný NIM Express je v provozu od 10. prosince 2006. Jedná se o zajímavou kombinaci vysokorychlostní a regionální osobní dopravy. Vlaky tohoto systému slouží pro relativně rychlé spojení Mnichova a Norimberka, přičemž ale částečně zajišťují i obsluhu předměstských území mezi nimi, včetně dalšího významného bavorského města, Ingolstadtu. V úseku z Mnichova do Ingolstadtu jezdí tyto vlaky po konvenční železniční trati a z Ingolstadtu do Norimberka využívají vysokorychlostní trať, kde dosahují rychlosti až 190 km/hod. Rozsah provozu je od 5:00 do 23:00 hod každý den, ve špičce s hodinovým intervalem, především v úseku Mnichov – Ingolstadt. V sedlech je pak interval dvě hodiny. Na druhém konci trasy, mezi městečkem Allersberg a Norimberkem, jsou spoje NIM Express proloženy vlaky zdejšího Allersberg-Expressu, které jsou ale od roku 2013 přímou součástí NIM Expressu.

Celou trasu dlouhou 171 km zvládnou vlaky za 1 hodinu a 45 minut, z toho je ale patnáct minut vyhrazeno pro pobyt v Ingolstadtu, kde dochází k předjíždění vysokorychlostními vlaky ICE. Vozidla NIM Express byla vždy konstruována a vybavena spíše jako dálková než regionální; ve vozech je například nabízen palubní catering jako v dálkových vlacích. Až dosud jsou na spojích provozovány jednopodlažní vozy v šestivozových vratných soupravách, vedených lokomotivami řady 101, případně 120 DB. Některé obzvlášť vytížené spoje jsou vedeny desetivozovou „dvouhlavou" soupravou s lokomotivou řady 101 na každém konci. NIM Expres je hodnocen jako velmi úspěšný projekt. V prvních letech provozu jej využívalo asi 5 000 cestujících denně a nyní toto číslo dosahuje asi 8 000 v pracovní dny a 6 000 o víkendech.

V roce 2013 bylo vyhlášeno nové výběrové řízení na provozovatele NIM Expresů pro roky 2016 až 2028. Vyhrálo opět DB Regio, ale tentokrát se šesti patrovými jednotkami o pěti vložených vozech, řídicím vozem a lokomotivou. Patrové vozy, které budou provozovány maximální rychlostí 190 km/hod, jsou nutné z důvodu dodržení požadované kapacity vozidla minimálně 550 míst k sezení ve 2. třídě při délce nástupiště 165 metrů. Vozidla budou vybavena vším dnes samozřejmým komfortem včetně připojení k internetu přes wifi v obou vozových třídách. Zakázku na výrobu šesti celých jednotek i s patřičně výkonnými a rychlými lokomotivami následně získala plzeňská Škoda. Ta neprodleně zahájila jejich vývoj a výrobu, přičemž za základ zvolila lokomotivu typu 109 E, která je u Českých drah provozována jako řada 380 a mezi odbornou i laickou veřejností je známa pod názvem „Emil Zátopek". U DB budou lokomotivy označeny řadou 102, čímž se dostanou mezi současné rychlíkové lokomotivy řady 101 a kultovní – dnes už historické – šestinápravové „stotrojky" z přelomu šedesátých a sedmdesátých let (původně řada E 03). Výroba vložených a řídicích vozů byla zadána závodu Škoda Vagonka v Ostravě-Vítkovicích, přičemž vložené vozy jsou zde zhotovovány komplet a řídicí vozy jsou dokončovány v mateřském závodě v Plzni. Z Vítkovic (stanice podeje Ostrava střed) do Plzně hlavního nádraží a dále na vlečku Škody jsou nedokončené – ale pohybu po vlastní ose schopné – vozy přepravovány jako vozová zásilka, přepravovaná s některými omezeními běžnou vlakotvorbou ČD Cargo. Vozy jsou během přepravy z každého konce kryty jedním ochranným vozem, zpravidla řady Kils nebo Eas. První – a zatím jediný – řídicí vůz, již označený podle schématu DB jako 70 80 8694 001-0, byl z Ostravy do Plzně přepraven ve dnech 12. – 13. 2. 2016.

Pro zajímavost ještě uveďme, že první dokončená lokomotiva, 102.001, se na zkušební trati v areálu plzeňské Škody objevila 18. února 2016.

Tovární vizualizace řídicího vozu v čele jednotky Push-pull pro Německo

První přepravovaný řídicí vůz v Praze-Libni 13. února 2016

Text: Martin Boháč
Foto: Ing. Lukáš Soukup

Regionální trať Kolín-Hradišťko – Ovčáry/TPCA

Jde o jednu z nejkratších, nejmladších a též určitě jednu z nejméně známých tratí SŽDC. Původně jde o část vlečky do průmyslové zóny Ovčáry (u Kolína), odbočující v km 302,185 celostátní dráhy Kolín – Nymburk mezi zastávkami Kolín-Zálabí a Veltruby. Dlouhá je 1,438 km a vybudována byla v návaznosti na rozhodnutí o výstavbě zdejší automobilky TPCA v roce 2005.

Historie společného podniku TPCA se datuje od roku 2000, kdy společnosti Toyota a Peugeot Citröen začaly zvažovat spolupráci při výrobě malých automobilů. Tyto úvahy se začaly realizovat 12. července 2001, kdy byla mezi oběma společnostmi v Bruselu podepsána smlouva o spolupráci. V prosinci 2001 byly příslušné české úřady informovány, že si obě automobilky vybraly pro stavbu společného závodu Kolín, a konečně 8. ledna 2002 byla podepsána smlouva o společném podniku mezi společnostmi PSA Peugeot Citröen a Toyota. Vlastní závod TPCA, neboli Toyota Peugeot Citroën Automobile, byl vybudován v letech 2002 – 2004 v průmyslové zóně Ovčáry. Výroba zde byla zahájena 28. února 2005 a v březnu 2005 byla na autosalonu v Ženevě představena všechna tři zde vyráběná vozidla, Toyota Aygo, Peugeot 107 a Citröen C1. 31. května 2005 byl závod TPCA slavnostně otevřen a již v následujícím roce dosáhl plánované roční kapacity 300 tisíc vozů.

Vlak prázdných „autopater" vjíždí 24. ledna 2006 na vlečku GEFCO HUB.

Stavba železniční vlečky spojující průmyslovou zónu Ovčáry s hlavní tratí a stanicí Kolín byla slavnostně ukončena a zkolaudována 13. prosince 2004. Je nutné zdůraznit, že na jejím projektování se významnou měrou podílely tehdejší České dráhy. Na vlečku navazují kolejiště jednotlivých provozů, které využívají železniční dopravu: TPCA, Gefco, Toyota Tsusho Europe a Green Metal Czech. Podle původního projektu mělo mít vnější vlečkové napojení průmyslové zóny pouze jednu kolej, ale projekt byl během výstavby změněn a přibyla ještě objízdná kolej v délce přibližně 600 m. Výstavba vnější části vlečky průmyslové zóny Kolín-Ovčáry byla financována z veřejných prostředků, konkrétně z rozpočtu města Kolín, jež se podílelo na její výstavbě až k okraji průmyslové zóny do km 1,430, tedy do místa úrovňového křížení s obslužnou komunikací k retenční nádrži. Kolejiště uvnitř zóny pak bylo financováno ze zdrojů jednotlivých uživatelů vleček.

Další fáze nastala v roce 2005, kdy se město Kolín rozhodlo vlečky zbavit. Město se původně domnívalo, že provoz vlečky bude sloužit jako zdroj příjmů, ze kterých měly být mimo jiné hrazeny i závazky vzniklé během výstavby zóny. Ve skutečnosti byl ale vlečkový provoz pro město trvale deficitní, a proto již po několika měsících plného provozu došlo k rozhodnutí o převodu na SŽDC. K tomu bylo nutné změnit i charakter dráhy z vlečky na regionální dráhu, což se stalo k 1. září 2006, kdy rozhodnutím Drážního úřadu vznikla regionální dráha „Odbočka Hradišťko – průmyslová zóna". Jde tak o naši nejmladší a zřejmě i nejkratší regionální dráhu, navíc s výhradně nákladní dopravou. V roce 2005 došlo k zatím poslední stavební úpravě dráhy, když byla během června a července vybudována objízdná 102. kolej, čímž byla tato dráha de facto z velké části zdvoukolejněna. 102. kolej je dlouhá 769 metrů a pro její těleso byl využit výrub z tehdy ražených tunelů pod pražským Vítkovem.

Vlak ložený automobily Toyota vyjíždí 8. listopadu 2005 z vlečky CBU Yard (TPCA).

Po dráze jsou od jejího uvedení do provozu až dodnes přepravovány prakticky výhradně jen nově vyrobené automobily, doplněné kovovým odpadem (odstřižky) z jejich výroby. Provoz se děje obsluhami z kolínského „ranžíru", kdy jsou do automobilky naváženy ucelené soupravy prázdných „autopater", které jsou po naložení odváženy zpět do Kolína a odtud dále k příjemcům, nejvíce v Itálii, Francii a belgických přístavech. Bohužel od počátku letošního roku zde došlo k nepříznivé změně, kdy většinu přeprav ucelených vlaků převzal konkurenční dopravce AWT, a to změnou u operátora přeprav nových automobilů GEFCO. Věříme, že ne na dlouho. S vlaky ČD Cargo se zde ale lze setkat i nadále, a to v případě přeprav pro konkurenčního operátora STVA.

Text: Martin Boháč
Foto: Ing. Lukáš Soukup

Přeprava pošty ve Švýcarsku

Že je Švýcarsko se svými více než osmi miliony obyvatel železniční velmocí, je známý fakt.

Vedle jedné z nejhustších železničních sítí na světě je obdivována dopravní politika, integrace dopravních systémů nebo všem milovníkům železnice známé takové „lahůdky“ jako nejvýše položené nádraží v Evropě či Gotthardský tunel, který se po svém plánovaném otevření v červnu 2016 stane s 57 kilometry nejdelším na světě.

Švýcarský železniční nákladní dopravce SBB Cargo se třemi tisíci zaměstnanci přepraví ročně přibližně 50 milionů tun zboží a je svým vlastníkem Švýcarskou konfederací pověřen přispívat k modálnímu přesunu ze silnice na železnici. Segment poštovních zásilek představuje jednu ze zájmových oblastí. Poštovní přepravy jsou rozděleny do dvou částí – přepravy dopisů, kterých je ve Švýcarsku denně přepraveno 7,5 milionů kusů, a přepravy balíků, jejichž počet denně dosahuje 460 tisíc kusů. Zásilky jsou z 2 222 pošt soustředěny do 37 uzlů, ze kterých je 12 napojeno na železnici. Odtud balíky pokračují do tří třídicích center, tak jako dopisy, které mají též 3 terminály. Denně je s balíky vypraveno 30 terminálových a 20 regionálních vlaků, v případě dopisů pak 10 terminálových vlaků a 5 regionálních.

Švýcarská pošta disponuje pro manipulaci s balíky 250 kontejnerovými vozy, 30 dvoupodlažními silničními návěsy a výměnnými nástavbami v počtu 1 200 kusů. U dopisů se jedná o 1 400 000 dopisních přepravek, 86 000 bulk kontejnerů a 75 železničních nákladních vozů.

SBB Cargo za hlavní výzvy v oblasti poštovních zásilek považuje snižování provozních nákladů, automatizaci procesů a inovaci logistických konceptů. Za hlavní problémové oblasti je považováno velmi vysoké využití kapacity švýcarské dráhy, konflikty s osobní přepravou a výluky z důvodu úpravy infrastruktury. Za velmi zajímavé rozvojové projekty lze považovat záměry na přepravu poštovních zásilek z Číny do Evropy po železnici, kde v porovnání s námořní dopravou lze přepravu zkrátit ze 4 – 5 týdnů na 16 – 18 dní. V tomto směru již byla zahájena jednání mezi zainteresovanými partnery pod patronátem Světové poštovní unie (UPU) a Mezinárodním železničním přepravním výborem (CIT).

Text: Michal Vítěz
Foto: Patrik Schabowski

Některé informace mohou poškodit jméno naší společnosti

Občas se každý z nás v televizi, v novinách, rozhlase nebo na internetu setká se smutnými zprávami o tragických nehodách, v drážní dopravě se používá přesnější pojem mimořádná událost. Aby byla taková zpráva co možná nejzajímavější pro diváky, posluchače nebo čtenáře, je zájmem médií použít osvědčené prostředky. Kdyby to byly prostředky, které jsou vždy čisté a ověřené od samého začátku, bylo by všechno v pořádku. Ne vždy to ale platí.

To, že se u „senzační“ zprávy o tom, že došlo ke srážce dvou nákladních vlaků jiných dopravců, nebo že nákladní vlak jiného dopravce zdemoloval automobil, objeví tzv. ilustrační foto, kde je zobrazeno hnací drážní vozidlo s naším logem nebo náš nákladní vůz, není vždy v pořádku. Naším společným cílem je zachování dobrého jména ČD Cargo, a.s., na veřejnosti.

ČD Cargo, a.s., nemusí být vůbec zúčastněno na mimořádné události, média ale použijí to, co je momentálně po ruce. Z jejich pohledu je to přece jedno, hlavně že účel je splněn. I když později svou zprávu aktualizují, záběry nebo fotografie vymění, svou špatnou úlohu nepřesné informace již vykonaly. Naší společnosti již reputační riziko vzniklo, v první řadě bylo ohroženo její dobré jméno. A nejen to – potenciální zákazníci si rozmyslí, zda budou využívat služeb nespolehlivého dopravce, který má vysokou účast na mimořádných událostech, má zřejmě nezkušené zaměstnance atd. To se samozřejmě může negativně odrazit v hospodářském výsledku, nedůvěrou k firmě na dlouhou dobu a podobně.

Protože nebyl zaznamenán ojedinělý případ těchto nepřesných informací, které nás mohou poškodit, je třeba, aby každý zaměstnanec, pokud na takovou zavádějící informaci narazí, důsledně postupoval podle těchto zásad:

1. Článek nebo reportáž si ihned uložil, včetně zdroje této informace.
2. Sám s médii nekomunikoval, protože tato činnost je v plném rozsahu zajišťována k tomu určenými osobami.
3. Další postup ve věci konzultoval s kanceláří předsedy představenstva.

Jsem si jist, že s vaší pomocí se nám podaří zavádějící a nepřesné informace podchytit, a osobně věřím, že těchto případů bude co nejméně a nebude nutné přesvědčovat okolí o opaku.

Text: Mgr. Jan Holinka

Odbor lidských zdrojů jednal s kolegy ze slovenského Carga

Ve dnech 4. – 6. 4. 2016 se na pozvání ředitele odboru lidských zdrojů Železniční společnosti Cargo Slovakia, a.s., uskutečnilo společné jednání delegací složených ze zaměstnanců odborů lidských zdrojů obou společností.

Delegaci slovenského Carga vedl ředitel odboru lidských zdrojů Mgr. Imrich Sloboda, dále se jednání zúčastnili: JUDr. Valérie Tibenská, Mgr. Mária Mrvová, PhDr. Erika Doubková, Ing. Štefan Minárik a Ing. Milan Svorenčík.

Jednání se za naši společnost zúčastnil ředitel odboru lidských zdrojů Ing. Mojmír Bakalář, vedoucí personálního oddělení Bc. Věra Drncová, vedoucí oddělení sociálního a mzdového Mgr. Pavla Kreischová, vedoucí oddělení personálního rozvoje Ing. Hana Kawiková a dále specialisté tohoto oddělení pan Miroslav Dzian, Ing. Rudolf Plochý a Ľuboš Svetkovský.

Slovenští kolegové nás seznámili nejen s organizační strukturou společnosti, odboru lidských zdrojů, ale i s činnostmi, které jsou v rámci odboru lidských zdrojů jednotlivými odděleními a úseky zajišťovány.

Získali jsme mnoho informací nejen z oblasti pracovních míst, personální administrace, zaměstnaneckých benefitů, bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, vzdělávání, pracovnělékařských služeb, náboru a výcviku strojvedoucích, ale i z oblasti kolektivního vyjednávání a komunikace mezi zaměstnavatelem a odborovými partnery.

Některé z prezentovaných procesů a nastavení zajištění uvedených agend stojí za hlubší analýzu a zamyšlení, zda by i u nás nebylo možné některý proces aplikovat. Přesto je vždy třeba zvažovat reálný dopad na podmínky výkonu práce.

V diskuzi jsme si vzájemně vysvětlili, jak jsou zajišťovány v jednotlivých společnostech odborné činnosti, vyměnili jsme si zkušenosti a poznatky.

Musím konstatovat, že dva dny intenzivního jednání nám velmi rychle utekly a všem účastníkům bylo velmi líto, že se musíme rozloučit. A tak není divu, že jsme se v závěru jednání shodli, že naše spolupráce tímto setkáním nekončí, ale zcela určitě začíná!

Bc. Věra Drncová

Ze zahraničí

ASIE

Hedvábná stezka po 700 letech znovu oživena

Více než 700 let po cestě Marca Pola do Číny se nyní používá nová podoba historické obchodní cesty. Podle mediálních zpráv jel první nákladní vlak na této cestě z Čínské lidové republiky do Íránu. Na trasu dlouhou zhruba 10 400 km potřeboval čtrnáct dnů. Informovala o tom íránská zpravodajská agentura Isna. Je to o 30 dnů méně, než je potřeba pro lodní spojení mezi oběma zeměmi. Nový vlak by měl být vypravován jedenkrát měsíčně s perspektivou spojení dále do Evropy.

Oživením Hedvábné stezky chce Čína zintenzivnit obchod mezi Asií a Evropou. Po ukončení sankcí z důvodu íránského atomového programu dochází mezi oběma zeměmi k oživení vzájemných vztahů. Obě země minulý měsíc ujednaly, že vzájemný obchod v příštích deseti letech více než zdesetinásobí na 600 miliard dolarů (537 miliard eur).

SLOVENSKO

Přeprav v minulém roce ubylo

V roce 2015 přepravilo ZSSK Cargo 34,729 mil. tun zboží, což je oproti plánu méně o 1,871 mil. tun (-5,1 %) a meziročně o 1,289 mil. tun zboží méně (-3,6 %).

Na poklesu přeprav se podílelo více faktorů, zejména však převzetí významné přepravy uhlí v dovozu konkurenčním dopravcem, snižování zásob vstupních surovin (zejména železné rudy) slovenským hutnickým podnikem, pokles přeprav hutních a ocelářských výrobků v důsledku čínské konkurence a sankce EU vůči Rusku. Firma však dokázala získat více než 1,3 mil. tun nových přeprav, zejména v komoditách stavebniny a uhlí.

Marie Lorencová
Michal Roh

Kde nákladní vlaky můžou vozit i cestující?

Kdyby dnes v České republice někde cestující řekl, že dojel do své cílové stanice nákladním vlakem, většina lidí by si představila dobrodružnou jízdu na hraně zákona za ztížených povětrnostních podmínek v prázdném voze nákladního vlaku.

Dodnes však existují v Evropě železnice, které provozují nákladní vlaky s přepravou cestujících, tzv. smíšené vlaky, a kde tvrzení cestujícího, že přijel domů nebo vyrazil na výlet nákladním vlakem, není žádnou zvláštností.

Za soumraku čeká na odjezd noční smíšený vlak z Hajvoronu s lůžkovým vozem na konci soupravy.

Nákladní vlaky s přepravou cestujících patřily k železnici prakticky od jejího vzniku. Jejich postupné rušení přišlo vždy hlavně z důvodu zrychlení regionální osobní dopravy, bez kterého by dnes osobní doprava na mnoha regionálních tratích neobstála. Definitivní konec smíšeným vlakům pak přineslo rozdělení osobní a nákladní dopravy na jednotlivé segmenty v rámci reorganizace železniční dopravy ve většině evropských zemí. Pravidelným smíšeným vlakem se tak dá v současné době v Evropě svézt už jen na Ukrajině nebo v Bosně a Hercegovině.

V Bosně a Hercegovině až donedávna provozovala společnost Železnice Federace Bosny a Hercegoviny smíšený vlak na trati Brčko – Tuzla. Zátěž jediného vlaku na trati Brčko – Tuzla tvořil jeden osobní vůz a podle potřeby několik nákladních vozů většinou s jednotlivými vozovými zásilkami předanými do Bosny a Hercegoviny z Chorvatska v pohraniční přechodové stanici Brčko. Až do jeho zrušení v roce 2013 se jednalo o vlak bez manipulace v nácestných stanicích. Cestující tímto vlakem tedy nákladní zátěž omezovala maximálně v řádech několika minut prodloužené jízdní doby. Pro společnost Železnice Federace Bosny a Hercegoviny pak jediné vícenáklady představoval plat průvodčího a zvýšená spotřeba trakční nafty u hnacích vozidel, kterými byly lokomotivy řady 661.

Především nízká obsazenost vlaku však vedla společnost Železnice Federace Bosny a Hercegoviny při hledání úspor k rozhodnutí zavést vlak podle potřeby, který už není v jízdním řádu pro cestující. Smíšené vlaky však dodnes v Bosně a Herzegovině provozuje druhá železniční společnost Železnice Republiky Srbské na hlavní trati Banja Luka – Doboj. Opět se jedná o jednotlivé vozové zásilky, nebo prázdné vozy, které jsou přepravovány osobním vlakem v čele s elektrickými lokomotivami řady 441.

Smíšené vlaky jezdí dodnes i na Ukrajině. I když i tam už postupně dochází k jejich redukci, stále se jedná o zemi, kde smíšených vlaků jezdí tolik a na tolika tratích, že není v možnostech tohoto článku je popsat případ od případu. Některé smíšené vlaky na Ukrajině nejsou ani v jízdním řádu pro cestující a o jejich jízdě ví pouze místní cestující a samozřejmě zaměstnanci Ukrajinských železnic. Jízdní řády smíšených vlaků v nám blízké Lvovské oblasti na tratích Sokal – Rava Ruska a Sambir – Nižankovice však lze nalézt dokonce i na internetu. V obou případech se jedná o jeden pár vlaků se dvěma vozy osobní dopravy, na které jsou podle potřeby připojovány další nákladní vozy. Vozbu těchto vlaků zajišťují lokomotivy ČME 3 původem z naší výroby v pražském ČKD. Cestujícím se doporučuje předem se telefonicky informovat o jízdě těchto vlaků na telefonním čísle uvedeném na internetových stránkách Lvovské železnice. Za pozornost určitě stojí zátěž ukrajinských smíšených vlaků. V některých případech mají smíšené vlaky tolik nákladních vozů, že případný cestující musí osobní vůz doslova hledat. Pokud jsou vozy osobní dopravy na konci vlaku, pak musí strojvedoucího v mezilehlých zastávkách na místo zastavení složitě navigovat průvodčí. Ukrajinské železnice až donedávna provozovaly také smíšený vlak s lehátkovými a lůžkovými vozy dálkových relací Hajvoron – Lvov a Hajvoron – – Charkov, které se cestou na prvním seřazovacím nádraží od nákladní zátěže odvěšovaly a do cíle dojely už klasické soupravy dálkového rychlíku Ukrajinských železnic. Bohužel i ten dnes už patří minulosti, i když dvě lokomotivy ČME 3 vozí nákladní vlaky do Hajvoronu stále. Tak to však pravděpodobně dopadne i na zbývajících tratích, kde smíšené vlaky ještě jezdí. Aktuální stav ukrajinské ekonomiky a čekání na reformy, které se dřív nebo později dotknou i Ukrajinských železnic, nedávají smíšeným vlakům na Ukrajině do budoucna dobré vyhlídky.

Text a foto: Martin Kalousek

Zátěž smíšeného vlaku z Brčka tvořil často jen jeden nebo dva vozy.

Jen označení vozu osobní dopravy cestujícím prozradilo, že smíšený vlak je určen i pro ně.

Na smíšený vlak Brčko – Tuzla byly nasazovány těžké šestinápravové dieselelektrické lokomotivy řady 661.

Foto měsíce

Bezpečně a ekologicky. První jarní dny nás zavedly do pražské Stromovky, kde projel vlak 65612 z Berouna do Děčína, převážející zejména nebezpečné věci. Přírodu spjatou se železnicí zachytila na svém snímku **Michala Bílková**.

Vydavatel: ČD Cargo, a. s. Redakční tým: Michal Roh, Michala Bílková, Martin Boháč, Petra Čermáková, Hana Zdechovanová, Zdeněk Šiler, Kamila Chovancová a Věra Drncová.
Tisk, sazba a grafická úprava: DTP Futura, s.r.o., **Adresa redakce:** Redakce Cargováku ČD Cargo, a. s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 Holešovice
e-mail: cargovak@cdcargo.cz, **www.cdcargo.cz,** Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 19835.