Cargovák
10
2016
Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Blíží se nový obchodní rok

Rok se s rokem sešel a na začátku listopadu zavítají naši nejvýznamnější obchodní partneři do Mikulova, na tradiční konferenci ČD Cargo. Její program bude tradičně velice pestrý, i když přiznejme si, že nejvíce je zákazníky očekávána prezentace informující o obchodní a cenové strategii pro rok 2017. Po loňských příznivých ohlasech bude součástí programu i přednáška analyzující současnou ekonomickou situaci nejen v České republice, ale v celé Evropě. Tentokrát se role prezentujícího ujme Miroslav Zámečník, člen výboru pro audit ČD Cargo, ale hlavně ekonom a člen Národní ekonomické rady vlády.

V letošním roce bylo založeno sdružení železničních dopravců ŽESNAD. Z úst nejpovolanějšího, výkonného ředitele tohoto sdružení, Oldřicha Sládka, proto zazní informace o poslání ŽESNADu a jeho základních cílech. I když ten základní cíl je jednoznačný – maximalizovat objem přeprav po železnici. Ne vždy je to jednoduché. Přepravy komplikuje rozsáhlá výluková činnost. Kdy a na jak dlouho budou konkrétní železniční tratě vyloučené z provozu, bude zákazníky informovat Jiří Witiska ze Správy železniční dopravní cesty. Lze očekávat bouřlivou diskuzi na toto téma, protože ne vždy se daří výluky zkoordinovat podle představ zákazníků. O tom, že ČD Cargo dělá maximum pro zvládnutí výluk, bude chtít zákazníky přesvědčit Jiří Vencl, ředitel Řízení provozu Česká Třebová. Mimochodem toto pracoviště vám podrobně představujeme v aktuálním čísle Cargováku.

Protože své nezastupitelné místo má každoročně prezentace týkající se strategických cílů ČD Cargo pro následující období, budou zákazníci zcela jistě posuzovat kroky, které ČD Cargo uskutečnilo v letošním roce.

Významným cílem je expanze do zahraničí, která se uskutečňuje především díky zájmu obchodních partnerů o rozšířené služby. Zákazníci však budou hodnotit třeba zřízení zákaznického centra nebo i personální změny na pozicích ředitelů provozních jednotek. Také s těmi jsou totiž zákazníci v úzkém kontaktu. Další diskuze budou věnovány tomu, jak se nám daří realizovat přepravy kalamitního dřeva nebo kampaňové přepravy cukrové řepy.

Konference v Mikulově tedy nebude jen o cenách na rok 2017, ale také o ohlédnutí za uplynulým obdobím. Musíme si ale všichni společně uvědomit, že to není jen o obchodu a cenách, ale i o kvalitě, přesnosti a spolehlivosti. Tedy o celé společnosti, o každém zaměstnanci.

Michal Roh

Po delší přestávce opět ožila **vlečka kamenolomu společnosti Eurovia v Košťálově**. 15. září 2016 na ní byla přistavena první skupina výsypných vozů řady Faccs k nakládce štěrku určeného na stavební práce prováděné společností AZ Sanace a.s. v traťovém úseku Martinice v Krkonoších – Kunčice nad Labem. Nová přeprava je důkazem důležitosti těsné spolupráce obchodu (obchodní manažerka Ing. Lišková) s provozem (provozní pracoviště Mladá Boleslav Ing. Šrajer). **Foto: Michala Bílková**

Projektové řízení má nezastupitelnou roli

V ČD Cargo byla nedávno obnovena činnost projektové kanceláře. V rámci organizační struktury se jedná o oddělení přímo podřízené finančnímu řediteli. Položili jsme několik otázek Mgr. Jiřímu Hilscherovi, vedoucímu projektové kanceláře.

Vím o Vás, že jste v minulosti pracoval na ČD, drážní prostředí Vám tedy není úplně neznámé. Překvapilo Vás přesto něco po nástupu do ČD Cargo?

Ano, vyučil jsem se pro lokomotivní depo Ostrava a necelých šest let jsem v depu prováděl údržbu elektrických lokomotiv. A jestli mě něco překvapilo? Musím říci, že ani ne.

Hlavním úkolem projektové kanceláře je řízení projektů. S tím máte bohaté zkušenosti. Jaký je podle Vás ve firmě význam projektového řízení?

Projektové řízení má v každé organizaci nezastupitelnou roli a úzce souvisí se strategií firmy. I mým prvním úkolem bylo zmapovat stávající projektové portfolio a namapovat projekty na jednotlivé strategické cíle a iniciativy, které si vedení společnosti vytyčilo do roku 2020. Úlohou projektové kanceláře je tedy zajistit dosahování strategických cílů pomocí smysluplných projektů. A kromě role strategické, plní PMO i roli operativní a tou je každodenní rutinní práce v oblasti řízení, reportování a vyhodnocování projektů.

Aktuálně se v ČD Cargo realizuje několik projektů. Bylo obtížné nastoupit do „rozjetého vlaku"?

Tady můžu s čistým svědomím odpovědět, že to obtížné nebylo a to díky ochotě všech najít si čas a vysvětlit mi důvody, proč se současné projekty realizují. Zde si prvně pomůžu slovem

Mgr. Jiří Hilscher, vedoucí projektové kanceláře

NESPOKOJENOST, která stála na začátku všech současných projektových aktivit. Poznejte nespokojenost a naleznete odpověď na otázku, proč děláme tyto konkrétní projekty. Myslím, že nepopisuji nic, čemu by čtenář neporozuměl, protože ta potřebná pozitivně tvůrčí nespokojenost nás nutí měnit věci kolem sebe k lepšímu, a to jak v osobním životě, tak i ve firmách, kde pracujeme.

Projektové řízení by mělo být týmovou prací. S jakými útvary nejvíce spolupracujete a na jaké oblasti jsou stávající projekty primárně zaměřeny?

Nejvíce spolupracuji se svými kolegy z úseku finančního ředitele, kde se koncentruje největší nespokojenost se současným stavem a fungováním ČD Cargo. Mým cílem je však přesunout se blíže k obchodu a připravit projekty, které nám pomůžou zastavit a stabilizovat objemy přeprav a zajistit podmínky pro jejich opětovný růst. Ano, nespokojenost je hybnou silou všech změn a úlohou PMO je transformovat nespokojenost do smysluplných projektů, které přinesou potřebnou změnu k lepšímu. Současné portfolio projektů je zaměřeno na oblasti optimalizace procesů, což se primárně týká informačních technologií a řešení provozní efektivity.

V současné době probíhá výběrové řízení na pozici projektového manažera ve Vašem oddělení. Jakými vlastnostmi by měl správný projektový manažer disponovat, respektive, co by měl umět?

Je toho opravdu celá řada. Osobně preferuji schopnosti a dovednosti (před „umí", nebo „neumí"), mezi které patří odpovědnost, pečlivost, komunikační schopnosti na vysoké úrovni, výrazný smysl pro koncepční práci, vysoké pracovní nasazení. Dále pak schopnost zaměřit se na cíl a přirozená asertivita, koncepční a systémový přístup. To co neumí, jsme připraveni ho naučit.

Je to spíše juniorská pozice. Je mezi absolventy vysokých škol zájem o práci v ČD Cargo?

Začínáme budovat tým a stáli jsme před rozhodnutím, zda si na trhu najmout tzv. „žoldáky", kteří jsou sice zkušení (co do umění řídit projekty) a odřídí vám jakýkoliv projekt, ale které získáte jen po dobu trvání projektu, nebo jít cestou koncepční s dlouhodobou vizí a to výchovou svých vlastních kádrů. Zvolili jsme variantu budování týmu s juniory. A zájem z řad absolventů je vysoký, což vnímám pozitivně.

Pokračování na str. 2

Projektové řízení má nezastupitelnou roli

Pokračování ze str. 1

Počet zájemců je v desítkách a to jsme naši inzerci měli vystavenou na internetu pouhý týden, takže zájem o práci v naší společnosti mezi mladými lidmi je.

Často se u nás řeší přínos konzultantů. Proč si na některé projekty najímáme externí poradenské společnosti?

Jsou projekty, které svým rozsahem a charakterem nejsou společnosti (platí to obecně pro jakoukoliv společnost, nejen pro ČD Cargo) schopny realizovat kapacitou z řad svých zaměstnanců a pouze s jejich znalostmi. Pomoc externích poradenských společností má tedy primární efekt v jejich dostupných kapacitách a hlubokých znalostech a dovednostech, které nám mohou poskytnout. Sekundární efekt je ve formě přenesení jejich know-how na naše zaměstnance. Ti se naučí novým dovednostem jak z pohledu řízení velkých projektů, tak i nových manažerských technik, které se neustále vyvíjejí a zdokonalují. Spolupráce s externími poradci napomáhá rychleji aplikovat potřebné změny, které umožní ČD Cargo být neustále leaderem na trhu železniční dopravy. Projektová kancelář je tady od toho, abychom byli schopni získané know-how udržet a následně aplikovat na jiné projekty a to již s vlastní kapacitou.

Má podle Vás ČD Cargo „Achillovu patu“?

Důslednost. Důslednost udržet projektem nastavené změny a nedovolit se vrátit do starých kolejí a dále schopnost pravidelně vyhodnocovat přínosy projektů v horizontu minimálně tří let od jejich ukončení. Chybí dle mého názoru také komunikační strategie, která by podpořila úsilí projektů v naplňování strategických cílů, jež si ČD Cargo stanovilo.

V jakých oblastech vnímáte potenciál ke zlepšení, na něž by se mohly zaměřit nové projekty?

Stávající projektové portfolio bylo a je primárně zaměřeno na efektivitu a snižování nákladů, zcela nám však chybí projekty na získání nových, na udržení stávajících a na obnovení ztracených zákazníků. Jedním ze strategických cílů společnosti ČD Cargo je: „Být tuzemským nákladním dopravcem první volby – v ČR udržet majoritní podíl v segmentu ucelených vlaků a zvýšit přepravní objem v segmentu jednotlivých vozových zásilek.“ Tady musí obchod převzít pomyslný štafetový kolík od současných iniciátorů změn a propagátorů projektů a jasně a důrazně popsat nespokojenost se současným stavem. Vydefinovat Co, Kdy a Jak musíme změnit, abychom splnili tento konkrétní strategický cíl. Projektová kancelář a i ostatní neobchodní útvary jsou připravené s realizací nutných a potřebných změn maximálně pomoci.

Připravila: Petra Čermáková
Foto: Michala Bílková

Přeprava cementu pro opravu dálnice D1

I v roce 2016 pokračuje oprava naší klíčové dálnice D1. Cílem opravy je „nejen náprava jejího značně neutěšeného technického stavu“, ale také zvýšení kapacity této trvale přetížené dopravní tepny.

Na objednávku společnosti Českomoravský cement jsme v letošním roce přepravovali cement na modernizaci dálnice ze stanice Blažovice ve dvou vlnách, na konci jara, v srpnu a v září. Pro obě vlny bylo rozhodnuto, že přeprava ložených vozů bude probíhat v ucelených vlacích a vykládka bude prováděna v Benešově u Prahy na VNVK podle potřeb stavby. Prázdné vozy budou odesílány průběžně normální vlakotvorbou, to znamená nejprve Pn do Prahy a odtud do Brna jedním z přímých nákladních expresů.

V požadavcích pro přepravu bylo zajištění dostatečného množství vozů pro vykládku v průběhu každého dne. Na VNVK Benešov u Prahy pravidelně vykládají dvě firmy obchodující s uhlím a bylo tedy nutné zajistit, abychom je touto akcí nepoškozovali a neomezovali. Se společnostmi jsme se dohodli na úpravě jejich objednávek a v případě dojezdu většího počtu vozů na postupné přístavbě. Tím byla zajištěna dostatečná kapacita pro vykládku cementu, a to i pro dny s největším objemem vykládky. Abychom se pojistili proti náhodným a výjimečným situacím, byl pro Benešov u Prahy v obou vlnách vydán ZAN na všechny ostatní přepravy. Pravidelné výměny ložených vozů za prázdné byly dohodnuty na noční směny. V jarním období byl tento požadavek relativně jednoduchý s ohledem na personální obsazení. Při červnové změně GVD byly provedeny změny, které znamenaly značné snížení počtu zaměstnanců posunu na pracovišti Benešov u Prahy a snížení počtu pravidelně obsazených nočních směn. V druhé vlně přeprav cementu bylo proto složitější pravidelnou výměnu vozů zajistit. Naši práci jsme museli velmi pečlivě koordinovat s požadavky zákazníka. Dohodli jsme také spolupráci se skupinou lokomotivních čet PJ České Budějovice. Ve směnách, kdy nebyl v Benešově u Prahy obsazen strojvedoucí, prováděli posun s cementem strojvedoucí od průběžných vlaků pravidelně zde manipulujících.

Na jaře přepravy komplikovaly stavební práce na okolních tratích, na které jsme přepravovali materiál a zajišťovali i posun ve výlukách. Přesto vše proběhlo bez závad a ke spokojenosti společnosti Českomoravský cement. ČD Cargo tak přispělo ke zdárnému průběhu rekonstrukce dálnice D1.

Text: Martin Kašpar
Foto: Michal Roh

Souprava soukromých vozů společnosti Českomoravský cement na vykládacím místě v Benešově u Prahy

Kvalitní silniční cement je na stavbu dodáván z cementárny v Mokré.

Tři otázky pro...

Ing. Davida Vrtišku
vedoucího oddělení kombinované dopravy

Jste novým vedoucím komodity kombinovaná doprava. S čím vším jste se po svém nástupu musel vyrovnat?

Přiznám se, že v prvních dnech mě čekalo nejedno překvapení. Přišel jsem ze soukromé firmy, kde jsme byli zvyklí se každý o svůj byznys postarat samostatně od A do Z. V ČD Cargo je to samozřejmě trochu složitější, je to velká firma s mnoha úseky, odbory a odděleními, kde funguje na můj vkus někdy docela velká byrokracie. Jen studium všech interních směrnic a nařízení by člověku zabralo několik měsíců. Na druhou stranu musím ale říci, že zaměstnanci firmy jsou zkušení a odborně zdatní a umí řešit problémy flexibilně. Kdykoliv jsem v minulosti měl možnost porovnat služby evropských dopravců, vždy z toho vycházelo ČD Cargo vítězně. Jsem rád, že takové kolegy mám i ve svém týmu. Svými zkušenostmi „z druhé strany“ bych chtěl napomoci tomu, abychom správně vnímali požadavky zákazníků a dokázali efektivně reagovat na situaci na trhu.

Jaké obchodní případy aktuálně řešíte a kdo jsou vašimi nejvýznamnějšími zákazníky?

Nedávno jsme začali organizovat komplexní přepravní služby pro rakouskou společnost LKW Walter. To si vyžaduje poměrně velké množství energie, protože zákazník je velmi citlivý na kvalitu našich služeb.

Největším zákazníkem naší komodity co do počtu vlaků však i nadále zůstává operátor METRANS, a to i přesto, že vlaky z německých přístavů do České republiky si vozí vlastními lokomotivami. Je velká škoda, že se v minulosti nepodařilo tyto přepravy pro ČD Cargo zachránit. Velmi významným partnerem je také rejdařská společnost Maersk Line, pro kterou vozíme vlaky z Bremerhavenu do České republiky, na Slovensko a do Maďarska. Důležití jsou pro nás i operátoři RCO-CSKD, Bohemiakombi/ /Kombiverkehr nebo firmy Fosfa, DB Cargo, SCHENKER, RCL CZ a další.

Připravují se v roce 2017 v segmentu kombinované dopravy nějaké novinky?

Obecně se dá říci, že trh kombinované dopravy je relativně stabilizovaný, i když stále cítíme vlivy zpomalení čínské ekonomiky (u zboží z přístavů) a také rusko-ukrajinského konfliktu, resp. sankcí na východních trzích. V současné době jednáme o několika projektech, které bychom rádi pro ČD Cargo získali. Jsou to např. pravidelné přepravy návěsů z Německa do Maďarska, přepravy komponent pro automobilky Kia a Hyundai nebo návazné spoje k tzv. nové Hedvábné stezce z Číny do střední Evropy. Především se však chceme aktivněji věnovat stávajícím zákazníkům a profilovat se jako důvěryhodný partner pro rozvoj nových projektů. Chceme podpořit i segment jednotlivých vozových zásilek, díky kterému máme jedinečné místo na trhu.

Připravil: Michal Roh
Foto: Michala Bílková

Sportovní hry ČD Cargo 2016

Ve dnech 20. – 21. září 2016 se uskutečnil v areálu kongresového hotelu Jezerka u přehrady Seč devátý ročník tradiční a oblíbené sportovně-společenské akce pro zákazníky a obchodní partnery ČD Cargo – Sportovní hry.

První ročník se uskutečnil již v roce 2008 a kromě přestávky v roce 2011 se sportovní hry konají pravidelně každý rok. V roce 2009 se hry konaly dokonce 2x, neboť byl zkušebně realizován model jarních a podzimních her. V dosavadní historii přivítaly sportovní hry zatím 4 areály. Prvních pět ročníků se konalo ve sportovním komplexu Zruč-Senec u Plzně, podzimní hry již zmiňovaného ročníku 2009 potom v tenisovém komplexu v Prostějově. V roce 2013 se hry přesunuly do Železných hor k přehradě Seč, kde byly využity multifunkční prostory hotelu Jezerka. V rámci snahy o vylepšení konceptu sportovních her jsou poslední ročníky pořádány jako dvoudenní i s večerním programem. Ročník 2014 byl uspořádán ve stylu country v areálu westernového městečka Šiklův Mlýn. Od ročníku 2015 se hry opět vrátily do hotelu Jezerka.

Ale vraťme se zpět k aktuálnímu ročníku sportovních her. Ty slavnostně zahájila, společně s moderátorem Davidem Kozohorským, ředitelka odboru obchodu Vlasta Slavíková. Ocenila především rekordní účast a popřála všem zúčastněným hodně sportovních úspěchů. Pro sportovce byla k výběru celá řada disciplín. Od těch, co vyžadují určité předchozí sportovní zkušenosti a dovednosti, jako jsou třeba tenis či stolní tenis, tak i disciplíny, které mohl absolvovat opravdu každý. K těm patřily i méně známé disciplíny s názvem jenga a Bumper Ball. Nemůžeme však opomenout ani zbývající disciplíny, kterými byly bowling, pétanque, střelba ze vzduchovky a míčový trojboj v hodu na cíl. Organizátoři letos zařadili ještě další, nesoutěžní disciplínu s názvem kruhové cvičení. Ti, kteří alespoň občas navštěvují fitcentra či posilovny, však správně tušili, co je zde čeká. Pod vedením zkušené instruktorky si mohli na několika stanovištích vyzkoušet, jak náročný je kruhový trénink K neoblíbenějším stanovištím patřilo cvičení na relaxačním míči či bosu, velice náročné se pak ukázalo posilování s pružnými pásy.

I když nebylo úplně nejtepleji, počasí nám přálo, a tak se na všech sportovištích zápolilo o co nejlepší výsledky. Někteří se dokonce pokoušeli absolvovat co nejvíce disciplín, ale při časové náročnosti některých z nich bylo prakticky nemožné stihnout vše. Není vůbec podstatné, kdo a jak se umístil. Cílem sportovních her je primárně prohlubování vztahů se zákazníky, kteří oceňují nejen možnost odpoutat se od každodenních pracovních povinností a stresů, ale i možnost při neformálních setkáních prodiskutovat i některá témata plynoucí ze vzájemných obchodních vztahů. A toto posílání se podařilo i letos bezezbytku naplnit.

Nebyla by to ta pravá sportovní akce, aby neměla svoje vyvrcholení v podobě vyhlášení těch nejlepších. Ten pravý okamžik nastal na začátku společenského večera v kongresovém sálu hotelu. Za účasti kompletního představenstva ČD Cargo se úlohy dekorujícího ujal ten nejpovolanější, předseda představenstva Ivan Bednárik. Mezi soutěžící zavítal již v odpoledních hodinách a tradičně si některé disciplíny i sám vyzkoušel. Zejména ve střelbě ze vzduchovky bylo zřejmé, že nestřílí poprvé. Ale vraťme se ke slavnostnímu vyhlášení výsledků. Ivan Bednárik ve svém úvodním slovu poděkoval všem za skvělé výkony a ještě jednou připomněl a ocenil rekordní účast (téměř 100 účastníků), kterou nepoznamenal ani souběh s významným veletrhem Innotrans v Berlíně.

Ti nejlepší si pak užili svoje chvíle slávy při přebírání pohárů, diplomů a cen, a po náročném dni se jistě také těšili na večerní raut. Ten skvěle doplnil celodenní catering a dodal síly k závěrečné diskotékové show. Pro všechny přítomné muže bylo bohužel smutnou skutečností to, že v tomto oboru se příliš žen nevyskytuje a tak sehnat partnerku k tanci bylo možná těžší než vyhrát některou z disciplín. Nic z toho však nemělo vliv na skvělou náladu a zábavu, která panovala až do půlnoci.

V posledních letech patří sportovní hry neodmyslitelně do marketingového kalendáře ČD Cargo, o čemž nás letošní ročník jen utvrdil. Již nyní tak přemýšlíme o ročníku příštím, na který chystáme i další příjemná překvapení a inovace.

Text: Zdeněk Šiler
Foto: Archiv ČD Cargo

Personální oddělení odpovídá

Již tradičně je možné požádat o výdej zaměstnaneckých zahraničních jízdních dokladů

1. Jízdenek FIP – s prodlouženou platností do 31. 3. 2017.

Žádosti o tyto jízdenky FIP je možno podat na personálních pracovištích společnosti v termínu **od 1. 11. do 2. 12. 2016**.

Dle pravidel FIP jízdenky s prodlouženou platností může výdejna FIP zpracovávat až od data 1. 12. 2016. Do této doby se vystavují pouze jízdenky platné 3 měsíce včetně dne vytištění ve Výdejně FIP (tzn. 3 měsíční platnost včetně dne zpracování požadavku na personálním pracovišti). Z výše uvedeného vyplývá, že držitelé jízdních výhod, kteří budou cestovat do zahraničí v průběhu prosince 2016, si musí o jízdní doklady požádat dle ustanovení předpisu ČD Ok 12, tj. nejpozději měsíc před plánovaným odjezdem, tedy nejpozději do 29. listopadu 2016. Dne 30. listopadu 2016 bude umožněn pouze osobní odběr nebo expresní podání požadavku do 12.00 hodin.

Výdejna FIP nebude v termínu od 1. do 31. prosince 2016 přijímat jakékoliv osobní a expresní požadavky. Zároveň budou pro toto období zrušeny úřední hodiny. Standardní provoz bude spuštěn od 2. ledna 2017 (včetně expresního výdeje FIP). Úřední hodiny budou i nadále pondělí, středa, pátek od 8.00 do 11.00 hodin.

2. Průkazů FIP na slevu 50 % pro rok 2017.

Připomínáme, že dle předpisu ČD Ok 12 je nutné cestovat s platnou jízdenkou FIP a průkazkou FIP pro daný rok (tzn. výdej jízdenky FIP s prodlouženou platností je podmíněn držením průkazky FIP pro rok 2016). Průkazka FIP pro rok 2016 je platná do 31. 1. 2017.

Držitel jízdenky FIP s prodlouženou platností do 31. 3. 2017 si při vycestování do zahraničí v období únor a březen musí zajistit již v průběhu měsíce ledna 2017 průkazku FIP pro rok 2017 (žádost o výdej průkazky FIP pro rok 2017 lze vystavit nejdříve 2. ledna 2017).

Při prvním požadavku o vystavení jízdenky FIP v roce 2017 se na příslušném personálním pracovišti musí požádat nejprve o průkaz FIP pro rok 2017. Bez průkazu FIP není možné o jízdenky FIP žádat.

V případě problémů při cestování bez platné průkazky FIP nepřebírá ČD Cargo, ani ČD, a.s., jako poskytovatelé zaměstnaneckých zahraničních jízdních výhod, žádnou odpovědnost za jakékoliv problémy cestujících zaměstnanců.

Věra Drncová

Představujeme jednotky organizační struktury ČD Cargo (9. část)

Řízení provozu Česká Třebová

V dnešním pokračování seriálu o jednotkách organizační struktury ČD Cargo přerušíme představování středisek oprav kolejových vozidel a zavítáme do České Třebové.

Ze zdejšího pracoviště je řízen provoz všech dálkových vlaků ČD Cargo, dirigují se odtud nákladní vozy a také provozně zajišťují zvláštní přepravy.

Budova Řízení provozu Česká Třebová

Řeč bude o Řízení provozu Česká Třebová (ŘP).

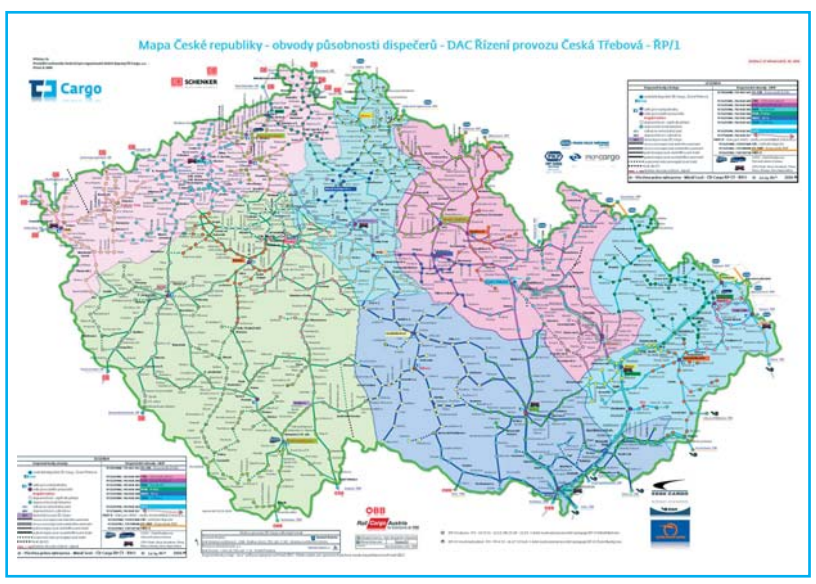
Řízení provozu sídlí v těsné blízkosti stanice Česká Třebová, v objektu, který je ve správě SOKV Ústí nad Labem. Včetně detašovaných pracovišť má dnes 128 zaměstnanců. Organizačně je rozděleno na dvě oddělení podle vykonávaných činností.

Oddělení provozního řízení, jak už název napovídá, se primárně zabývá řízením provozu vlaků ČD Cargo. Jeho součástí je však i skupina produktových přeprav s tzv. „komoditními plánovači". Ti se v těsné spolupráci s obchodními manažery komplexně zabývají vozbou ucelených vlaků. A to jak pravidelných, kde ve spolupráci se zákazníky ověřují, zdali vlaky skutečně pojedou, tak vlaků ad hoc, u nichž zajišťují potřebné lokomotivní náležitosti i trasy. Následně kontrolují i vlastní realizaci. Bohužel, v poslední době není výjimkou, že pokrytí nejen vlaků ad hoc není z kapacitních důvodů možné (nedostatek strojvedoucích), čímž se činnost jak skupiny produktových přeprav, tak zejména dispečerů samotných, výrazně komplikuje. Ale vraťme se ke skupině provozního řízení, do které jsou zařazeni dispečeři řídící situaci v přidělených obvodech. Od 3. října 2016 došlo ke změně těchto obvodů – viz mapa – ale dá se říci, že každý dispečer má na starosti obvod přibližně totožný s obvodem konkrétní provozní jednotky. Nad vším pak bdí ústřední dispečer, o jehož pracovní náplni jsme již na stránkách Cargováku psali. Všechny dispečerské posty jsou obsazeny nepřetržitě. V Děčíně jsou detašováni dispečeři tzv. Dispostelle, neboli pracoviště koordinujícího výměnu vlaků na česko-německé hranici.

Nedílnou součástí oddělení provozního řízení je skupina přípravy řízení a provozní analýzy. Název je opět poměrně vypovídající a pracovníci z této skupiny připravují dispečerům podklady pro operativní řízení, jako například informace o výlukách a také analyzují případná chybná rozhodnutí dispečerů. Věnují se také analýze vytížení lokomotiv apod. Poněkud stranou stojí skupina zvláštních přeprav mající na starosti provozní zabezpečení vojenských přeprav, přeprav radioaktivního zboží apod.

Neméně zajímavá je činnost oddělení řízení provozu nákladních vozů, kterou většina zaměstnanců zná spíše jako pracoviště ÚDIV. Rozděleno je na dvě skupiny. Dispečerská pracoviště ve skupině dirigování nákladních vozů jsou rozdělena podle vozových řad. Jedno z pracovišť se věnuje dirigování cizích vozů. Zjednodušeně se dá říci, že vozy k nakládce jsou dirigovány prostřednictvím IS ÚDIV. Zčásti probíhá dirigování automaticky a zčásti řídí pohyb vozů dispečeři ručně v návaznosti např. na výluky, potřebu vozů pro kampaňové přepravy, zvláštní požadavky na čistotu vozů a v neposlední řadě i podle priorit obchodu. To samozřejmě především v případě, kdy je vozů některé řady nedostatek. Také dispečeři ÚDIV pracují nepřetržitě s krátkým přerušením v nočních hodinách. Činnost druhé skupiny – – správy dat a administrace je převážně podpůrná. Jedná se o dohledové pracoviště, které kontroluje správnost a plnopočetnost dat pořizovaných v PRIS, DISC-OŘ, CNP, CVA a ZEVO-K a dále kontroluje jejich správné zpracování v návazných IS. Pro zaměstnance, kteří pořizují data do informačních systémů, funguje jako Help desk.

ÚDIV má i dvě detašovaná pracoviště, která jsou součástí dirigování skupiny nákladních vozů, konkrétně v Ústí nad Labem a v Ostravě. Jedná se o posty bývalých uhlákových dispečerů, jejichž hlavní náplní je však dnes nejen koordinace a zajišťování přístavby vozů na vlečky nebo do přípojných stanic v dané oblasti, ale tito dispečeři se podílejí i na řízení provozu uhelných vlaků. Díky umístění v regionech mají možnost využít místních znalostí a kontaktů. Např. ostravský dispečer si řídí provoz vlaků, oběh souprav a přístavbu na vlečku v rámci přeprav černého uhlí z OKD do hutí AMO.



Mapa dispečerských obvodů ČD Cargo

Leoš Minář

Ředitelem Řízení provozu je Ing. Jiří Vencl, PhD.

Jiří Vencl se narodil v roce 1962 v Ústí nad Orlicí. Vystudoval gymnázium v České Třebové a po maturitní zkoušce pokračoval ve studiu na Vysoké škole dopravy a spojů v Žilině, kterou úspěšně dokončil v roce 1984. Poté nastoupil k tehdejším ČSD nejprve jako výpravčí vlaků, následně pak zastával různé pozice v dispečerském aparátu, působil také v oblasti IT, mimo jiné jako vedoucí oddělení techniky a rozvoje. V letech 1996 – 1997 zastával Jiří Vencl pozici ředitele OPŘ Česká Třebová. Řady ČD opustil v roce 1997, kdy se stal ředitelem zasilatelství společnosti ČMKS holding a zároveň zahájil doktorandské studium na Univerzitě Pardubice. Po návratu k ČD působil krátký čas jako ředitel divize obchodně-provozní. Další část kariérního života Jiřího Vencla je spojena se Slovenskem, kde působil nejprve jako generální zástupce ČD a od roku 2008 jako jednatel dceřiné společnosti. U společností Expres Rail a později Express Group měl možnost získat další zkušenosti z privátní sféry. Své vzdělání si rozšířil dalším studiem na Sales Manager University ve Vídni. K 1. dubnu se Ing. Vencl stal ředitelem Řízení provozu Česká Třebová.

Ředitel Vencl hovoří anglicky, německy a rusky. V letech 1999 – 2003 byl členem výboru Státního fondu dopravní infrastruktury. Nyní je spoluautorem kapitoly doprava v programu KDU-ČSL. Je ženatý, má dvě dospělé děti. K jeho koníčkům patří tenis, golf, cestování a také železnice.

Ing. Jiří Vencl, PhD., je ve funkci ředitele pouze krátce. Položili jsme mu proto netradičně tři otázky.

Jak vypadá Váš běžný pracovní den?

Obvykle se snažím být na dispečinku už v 5:45 hod., abych při střídání ústředních dispečerů slyšel, co je nového. Seznámím se s provozní situací. Podle potřeby se zúčastňuji různých konferencí, z nichž asi nejdůležitější je provozní konference u ústředního dispečera v 8 hodin, které se účastní i zástupci obchodu a kde mimo jiné řešíme i obchodní priority. Velmi důležitá je pro mne rovněž konference se slovenským Cargem, neboť situace na česko-slovenské hranici je v poslední době dosti kritická. Komplikují ji těžké výluky na slovenské straně a například včera v noci jsem musel pomoct řešit jízdu vlaků do stanice Medzibrodie. Tím se možná dostávám k tomu, že pracovní den mi nekončí po osmi hodinách, ale snažím se být k dispozici i například o víkendu.

Dispečerka ÚDIV Ing. Hana Dočkalová

Ředitel ŘP Česká Třebová Ing. Jiří Vencl, PhD.

Od doby Vašeho jmenování uplynulo přibližně půl roku, což je relativně krátká doba. I přesto jste již stihl zřídit dvě nová pracoviště a změnit dispečerské obvody. Co Vás k tomu vedlo?

Obecně se dá říci, že ke zřízení dvou nových postů nás vedla neúnosná situace při zajišťování některých přeprav. Konkrétně jsme zřídili post dispečera pro přepravy kalamitního dřeva a post dispečera pro přepravy na česko-polské hranici. V prvním případě jsme reagovali na nutnost zajištění koordinace přeprav dřeva z Jeseníků, protože jsme o některé přepravy začali přicházet. Kalamitní dispečer dnes koordinuje činnost provozních pracovišť v dotčené oblasti s činností „komoditního plánovače". Řeší i svoz a rozvoz manipulačními vlaky, poskytuje informace zákaznickému centru. Druhé, nově zřízené dispečerské pracoviště, je obdobou děčínského Dispostelle. Primárním cílem dispečerů na tomto místě je koordinace a řízení všech přeprav na česko-polské hranici. Jejich partnery jsou kolegové nejen z PKP Cargo, ale dnes už zejména od soukromých dopravců, včetně naší „dceřinky" Koleje Czeskie. Další výrazné zlepšení situace na této hranici by mohlo nastat po zřízení společného dispečerského pracoviště správců infrastruktury – PKP PLK a SŽDC. Ale musím dodat, že zřízení tohoto pracoviště připravoval již můj předchůdce pan Kratochvíl.

Z Vašeho životopisu je zřejmé, že jste se poměrně dlouhou dobu zabýval obchodem. Můžete dnes při řízení provozu zúročit své zkušenosti?

Samozřejmě. Zkušenosti z obchodu mi dávají možnost vidět věci z obou stran. Jsem si tak dobře vědom toho, že ne vše lze naplánovat a máme-li být na trhu úspěšní, musíme být schopni pružně reagovat na požadavky našich zákazníků. A myslím si, že oproti soukromým dopravcům stále máme co nabídnout, ať už je to třeba vyšší operativnost nebo flexibilita. Snažím se komunikovat s našimi obchodníky, zúčastňovat se obchodních jednání, abych již od počátku věděl o obchodních případech maximum informací. Za velice důležitou považuji znalost cizích jazyků. Nežijeme ve vakuu, a proto chci, aby i dispečeři navštěvovali kurzy němčiny a polštiny, aby mohli bez problémů komunikovat se svými zahraničními kolegy.

Michal Roh
Foto: Michal Roh

Personální pracoviště

V České Třebové je personální pracoviště společné nejen pro PJ, ale i pro ŘP. Společnou fotografií spolu s PJ bylo představeno již v Cargováku číslo 4/2016. Paní Darinu Lorencovou (mobil 725 876 983) a paní Jitku Junkovou (mobil 725 733 694) najdete v budově ČD Cargo na náměstí Jana Pernera 1787 (1. patro, číslo dveří 113). V případě e-mailové komunikace doporučujeme využít zástupné e-mailové schránky:
O10persCSTPJ@cdcargo.cz.

InnoTrans 2016

1.

4.

Stále větší a větší. I letos se takto dal zhodnotit největší evropský veletrh v oboru kolejové techniky, který se na berlínském výstavišti uskutečnil po jedenácté (tedy vždy dvouročně, od roku 1996), od 20. do 23. 9., resp. s přesahem do navazujícího víkendu pro veřejnost, která si mohla prohlédnout vozidla na venkovní ploše. Tu tentokrát, **na kolejích o úhrnné délce okolo 3 252 m, obsadilo 127 vozidel všeho druhu, od lokomotiv, přes osobní jednotky a vozy, nemálo nákladních vozů, po infrastrukturní techniku a tramvaje *(1)*.**

Oproti minulému, předloňskému dějství narostl počet vystavovatelů o 7 % na 2 955, ze 60 zemí, zatímco 144 470 odborných návštěvníků (z více než 140 zemí) představovalo nárůst 4 %. Statisticky nepodchycený, ale letmým pohledem také znatelný, byl nárůst zvědavých čínských návštěvníků, zkoumajících na vystavených vozidlech i ty nejmenší detaily.

InnoTrans však není pouze o vozidlech, ale i o související technice všeho druhu, jejíž výrobci a prodejci obsazují plnou kapacitu celého areálu, s výstavní plochou 112 000 čtverečních metrů, zabírající neuvěřitelné množství

2.

3.

hal – těch je dle jejich označovacího schematu 28, pokud bychom ale zvlášť počítali jednotlivá poschodí, dalo by se dojít k číslu 37.

Expozice elektrických lokomotiv byla nyní poměrně nepočetná a chudá na převratné novinky. Bombardier se letos rozhodl pro netradiční pojetí a představil svoji produkci pouze virtuální formou, takže jeho skutečná vozidla na ploše chyběla. Alstom v zásadě již dlouhodobě nemá evropskému trhu traťových lokomotiv co nabídnout, a tak pro nákladní dopravce mohl být zajímavý pouze stejnosměrný Dragon od polské společnosti Newag a dobře známé Vectrony. První uvedený byl prvním dokončeným zástupcem typu E6ACTd, tedy s pomocným motorovým pohonem (o výkonu 520 kW), jichž Freightliner Polska zařadí do provozu celkem pět. Vectrony byly vystaveny hned tři, jeden v širokorozchodném provedení pro Finské železnice (VR) a dva o standardním rozchodu. Ty byly oba ve vícesystémové verzi MS, **pestřeji zbarvený stroj 193 640 (verze 160 km/h, 6 400 kW) je však vybaven k provozu pouze v Německu, Rakousku a Itálii a od MRCE jej má v nájmu německo-italský dopravce TX Logistik *(2)*.** Bílý Vectron 193 844 naopak představoval provedení k provozu v prostoru středo-východní Evropy a ve verzi pro 200 km/h (jež se od pomalejší liší pouze softwarově), ale Siemens jej bude prozatím využívat ke schvalovacím zkouškám.

Zejména pak čistě motorové lokomotivy měly letos mimořádně nízký podíl a zpravidla se jednalo o posunovací – – Vossloh Locomotives vystavil dva ze svých tradičních typů (čtyřnápravový DE 18 a třínápravový G 6), bulharský Express Service se pochlubil dvounápravovou posunovačkou typu MDD 4 pro švýcarského zákazníka a CZ LOKO představilo v podobě čtyřnápravové lokomotivy 744.101 (výkon 895 kW, maximální tažná síla 267 kN) zástupce typové řady EffiShunter 1000.

Jde zřejmě i o odraz situace na evropském trhu, na němž již dlouhodobě není poptávka po nových motorových lokomotivách nijak vysoká. Důvody mohou být různé, ale jedním z nich může být fakt, že objemy přeprav na neelektrifikovaných tratích v zásadě nestoupají, železnice je naopak leckdy i ztrácí nebo s postupujícími elektrifikacemi přecházejí do jiné trakce. Existují pak názory, že právě z tohoto důvodu patří budoucnost dvouzdrojovým lokomotivám. **Ty zde prezentoval čtyřnápravový stroj 88003, zástupce typu UK DUAL z produkce továrny ve Valencii, patřící v současnosti skupině Stadler Rail *(3)*.** Zákazníkem je leasingová společnost Beacon Rail Leasing, provozovatelem celé objednané série bude britský Direct Rail Services. Jde ještě o určitý mezistupeň mezi koncepcí s pomocným pohonem a skutečně dvouzdrojovým strojem, neboť výkonově pro plnohodnotnou traťovou službu stačí pouze elektrický pohon (4 000 kW, napěťová soustava pouze 25 kV), zatímco agregát CAT C27 poskytuje výkon 708 kW. Hmotnost s plnými nádržemi činí 85 t. Nicméně již nyní je ve Valencii ve výrobě šestinápravová verze, která bude mít výkon okolo 7 000 kW v elektrickém módu (na napěťové soustavě 25 kV, bude však vybavena i pro stejnosměrnou 1,5 kV) a okolo 3 000 kW v dieselovém. I přesto všechno bude bořit mýty o šestinápravových lokomotivách, jak je koneckonců v případě moderní techniky běžné – podle výrobce nepřekročí hmotnost 120 t (naopak bude pro ni nutný balast) a kvazistatická vodící síla bude hluboko pod hodnotami, které by v České republice znamenaly nutnost jízdy podle „kulatých rychlostníků“ nebo jiné zásadnější omezení přechodnosti.

Za samostatnou kapitolu mohly být letos považovány lokomotivy s různým pojetím využití akumulátorového pohonu. Kromě dvou specifických čistě bateriových typů od německého Schalke (pro vídeňské metro a pro doly na západě ostrova Papua) byly k vidění tři stroje pro běžný provoz. Shodnou koncepci představovaly lokomotivy typů H3 (od společnosti Alstom Deutschland pro Metrans) a modernizovaná DE60C (od společnosti Gmeinder Lokomotiven) – v obou případech třínápravová lokomotiva s výkonem 350 kW jak u standardního motoru, tak u akumulátorového pohonu. Nicméně podle odborníků – – a koneckonců i selským rozumem – je z ekonomického hlediska toto pojetí nevýhodnou a v zásadě neperspektivní vývojovou větví a rovněž údaje o deklarovaných úsporách jsou poněkud zkreslené. Dobíjení článků spalovacím motorem je zbytečně drahé a smysluplnější je využít externí zdroj – ať z rozvodné sítě nebo z trakčního vedení. **Tuto cestu představovala velmi zajímavá úprava posunovací lokomotivy 1063.039 ÖBB *(4)*,** kterou provedla společnost TecSol. V nástavbách na stávajících kapotách jsou jednak LiFePO4 články o celkové kapacitě 145 kWh a superkondenzátory o celkové kapacitě 11 kWh, lokomotiva tak využívá čistě elektrickou trakci a umožňuje akumulovat energii vzniklou rekuperací. Jejich dodavatelem je čínský koncern CRRC Zhuzhou Locomotive, který využil standardní provedení z MHD, takže jde navíc o ekonomicky velmi zajímavé řešení. V této podobě jde o pokusný vzorek, v cílovém projektovém provedení by kapoty byly dokonce ještě níže nežli u výchozí lokomotivy, díky modernizaci trakční výzbroje, která by zabrala výrazně méně prostoru nežli tomu je nyní.

Pokračování na str. 6

5.

6.

Dokončení ze str. 5

Oproti expozici lokomotiv byl počet vystavených nákladních vozů poměrně vysoký, zejména s přihlédnutím k tomu, že na nákladní dopravu je více specializovaný mnichovský transport logistic, konající se v lichých rocích. Své výrobky představila většina evropských vagónek, zde se nám tedy vejde jen malý vzorek. V oboru cisternových vozů pro lehké minerální oleje pokračuje boj o co nejnižší vlastní hmotnost a tedy maximální ložnou. Legios Loco již na předchozích veletrzích představil svoji nedávnou inovaci v podobě uložení kotle na podélných sedlech namísto standardních příčných sedel. **Na vozech ze své výroby je již běžně aplikuje, nyní vystavený vůz Zacns však představoval nejobjemnější provedení, s 98 m³ kotlem *(5)*** – větší by již nemělo praktické využití, s ohledem na měrné hmotnosti běžně dopravovaných látek a standardní limit nápravové hmotnosti na kontinentální evropské železnici 22,5 t. Úplnou novinku (alespoň v běžných poměrech

evropského normálněrozchodného prostoru) pak v tažení za shození přebytečných kil v Berlíně představila Tatravagónka, rovněž s vozem Zacns o objemu 98 m³, u nějž byl zcela opuštěn hlavní rám. Toto řešení však vyžaduje více upevňovacích prvků v oblasti podvozků a ve výsledku je tak vlastní hmotnost 21,8 t dokonce vyšší nežli u vozu z Legiosu (21,6 t), resp. v zásadě srovnatelná, přihlédneme-li k přirozeným váhovým rozdílům mezi jednotlivými vyrobenými vozy téhož typu. Při tomto srovnávání pak stojí za zmínku vůz společnosti Titagarh AFR (tedy bývalý Arbel Fauvet Rail), vystavený vloni v Mnichově, který při objemu 96,5 m³ váží okolo 21,4 t, s osvědčenou koncepci příčných sedel.

Úplnou novinkou z Loun pak byl tento **vůz řady Tagnpps na přepravu obilnin o objemu 101 m³ a s vlastní hmotností 19,6 t, kterým se i Legios zařadil mezi výrobce moderní konstrukce výsypných vozů *(6)*.** V Berlíně je, v různých variantách, vystavil také Astra Rail Industries, Wagony Świdnica, Tatravagónka a Titagarh AFR. Do Loun vede i stopa u velmi zajímavého exponátu, který stál trochu stranou – **kompletní pojezd pro nový 24nápravový hlubinový vůz německé spedice Kübler Spedition s ložnou hmotností 350 t vyrobil rovněž Legios.** Vystavena byla pouze polovina, když zbytek demonstroval jednak variantu přepravy samonosného nákladu bez úložného mezičlánku a jednak kompatibilitu upevňovacích prvků se silničním pojezdem z vlastní flotily spedice, který byl na druhé straně imitace nákladu ***(7)*.**

Nepříliš velké zastoupení měly vozy pro kombinovanou dopravu, což je odrazem již déle trvající situace, kdy i přes stoupající statistiky kombinovaných přeprav není v současnosti o standardní plošinové vozy příliš velký zájem. Jednou z výjimek je nečlánkový 80stopý vůz řady Sggnss, který z české železnice velmi dobře známe, jelikož je výsledkem spolupráce Tatravagónky a společnosti Metrans, jež jich provozuje hodně přes tisícovku. Tatravagónka je však dodává i společnosti AAE, od níž si je najímá nejen Metrans, ale také boxXpress.de, což byl i případ vystaveného vozu, jenž se ovšem od většiny těchto dosud dodaných vozů odlišoval kotoučovými brzdami.

Specifickou formou kombinované dopravy je technika vyvíjená rakouskou společností Innofreight Speditions, které je na české železnici již rovněž velmi známa. Zde byly na ultralehkém (29,5 t) 80stopém osminápravovém článkovém voze InnoWaggon, vyrobeném Tatravagónkou, vystaveny tři různé typy nástaveb – výsypný RockTainer ORE k přepravě rud (48 m³), 13stopý WoodTainer XXM (29 m³ a 20stopý Montainer (46 m³) ze série pro EP Cargo, které bude tuto techniku od počátku roku 2017 nasazovat v přepravách hnědého uhlí ze severních Čech do opatovické elektrárny.

Text a foto: Petr Kadeřávek

Den železnice 2016 v Chebu

Letošní oslavy Národního dne železnice se uskutečnily v sobotu 24. září a hostilo je západočeské město Cheb ležící v Karlovarském kraji. Pomyslnou štafetu převzal Cheb od Hradce Králové, kde probíhaly oslavy v loňském roce.

ČD Cargo jako jeden z hlavních partnerů nemohl tedy v tento významný den všech fanoušků železnice chybět. A jako každý rok se i letos bylo na co dívat. Program byl nabitý od časných ranních hodin až do pozdních večerních, kdy byly celé oslavy završeny připravenou unikátní noční vlakovou světelnou show.

Jak je již tradicí, i letos byl při této příležitosti vypraven protokolární vlak.

Odjezd zvláštního nákladního vlaku Pn 52028 v čele s parní lokomotivou 534.0323 ze stanice Hazlov na trati Františkovy Lázně – Aš. **Foto: Libor Lorenc**

Kdo chtěl využít dopravu do Chebu tímto vlakem, měl zároveň možnost svézt se Railjetem. Ten vyjížděl z pražského hlavního nádraží již v půl sedmé ráno a po příjezdu do cílové stanice zůstal na nádraží a návštěvníkům byla po celý den umožněna prohlídka celé jednotky, včetně stanoviště strojvedoucího, kde na případné dotazy odpovídal ten nejpovolanější, a to přímo strojvedoucí. Jako další protokolární vlak byla vypravena, též z hlavního nádraží v Praze, jednotka InterPanter jako Ex 10024 Krušnohorský expres. Do chebského depa a zpět na 3. nástupiště chebského nádraží byla po celý den zajišťována kyvadlová doprava dvěma jednotkami RegioShark. Zároveň byla k dispozici i autobusová kyvadlová doprava ze speciálně připravené zastávky před nádražím. Pro návštěvníky bylo otevřeno od devíti hodin, avšak slavnostní zahájení celé akce bylo stanoveno na desátou hodinu, hned po příjezdu prvního spoje kyvadlové dopravy, a to s hrajícím orchestrem, který doprovázely mažoretky svým vystoupením. Slavnostní průvod se pak vydal přímo k hlavní točně depa, kde pokračovalo zahájení úvodním slovem generálního ředitele a předsedy představenstva Českých drah Pavla Krtka.

Celý program byl rozdělen do tří hlavních částí nazvaných Svět historie, Svět změny a Svět zábavy. Jak již názvy těchto částí napovídají, k vidění byla nejen historická technika, ale i nejmodernější vozidla našeho národního dopravce, a to jak pro regionální, tak i dálkovou dopravu. Během celého dne České dráhy vypravily na dvacet párů zvláštních vlaků do pěti směrů. Na kolejištích a v depu bylo k vidění téměř tři desítky kolejových vozidel. O zábavu těch nejmenších návštěvníků se postaral tradičně Vláček hráček a také Kinematovlak, kde po celý den probíhalo promítání nejoblíbenějších pohádek. Zajímavou atrakcí byl také divadelní stan nejen s železničními pohádkami, ale i soutěžemi, různými hrami a spoustou dalších aktivit. Děti mohly během dne potkat maskota Českých drah Elfíka. A nechat se vyfotit mohli všichni návštěvníci v připraveném Instagrafu, ve fotobudce, která nabízela více možností než klasický

Masarykův salonní vůz byl po celý den v obležení návštěvníků **Foto: Leona Pecková**

smilebox. K dispozici byly samozřejmě doplňky s drážní tématikou včetně pozadí. Fotografie se po zadání uvedeného hashtagu vytiskla v polaroidovém designu, ale ochotný personál vytiskl památeční fotografii i těm, kteří nemají založen účet na Instagramu. A pro soutěživé návštěvníky byl určen závod drezín na 50 m dlouhé trati.

Mezi hlavní lákadla letošního dne železnice patřil zajisté prototyp motorového vozu M 260.001, takzvaný Stříbrný šíp vyrobený v roce 1939, který v mnoha ohledech předběhl svou dobu. V době okupace byl bohužel

Expozice ve služebním voze řady Da z roku 1960 prezentovala bohatou historii železnice. **Foto: Leona Pecková**

provoz všech motorových vozů přerušen, a tak se cestující nikdy nedočkali toho, aby se mohli tímto unikátním vozem projet. Kompletní oprava a renovace vozu započala v roce 2011 a trvala dlouhých 5 let, tedy až do letošního roku. Také proto byl o tento vůz, který je nyní ve vlastnictví Výzkumného Ústavu Železničního, velký zájem. Dlouhé fronty se stály i na jiné exponáty, třeba na historický salonní

Na výstavě kolejových vozidel byly samozřejmě zastoupeny i stroje pro nákladní dopravu. **Foto: Leona Pecková**

vůz vyrobený v roce 1930 pro československého prezidenta Tomáše Garrigua Masaryka. Ten tímto vozem podnikal nejen četné státnické cesty po Československu a do zahraničí, ale jezdil s ním též na dovolené. Zajímavým exponátem byl ale i poštovní vlak, a také vůz s modelovou železnicí. Na své si přišli i fanoušci nákladní železniční přepravy, pro které byl jako bonus vypraven v 14:22 hodin speciální nákladní vlak v trase Cheb – Františkovy Lázně – Aš a zpět. Souprava tohoto vlaku byla tvořena různými typy nákladních vozů.

V rámci oslav dne železnice probíhaly i další doprovodné programy konané v různých regionech v průběhu celého září 2016. Například 10. září v Příbrami byly vypraveny zvláštní parní vlaky ze Zdic do Březnice u příležitosti oslav 140 let provozu trati Zdice – Protivín. Nevšední zajisté byla i exkurze na pracoviště řízení železničního provozu v Březnici. Regionální dny železnice se konaly také v Rokytnici v Orlických horách, Trutnově, Klatovech, Praze-Braníku nebo Litovli Předměstí, či v Jindřichově Hradci, České Třebové nebo v Zastávce u Brna, kde se konaly nostalgické vyjížďky motorovou lokomotivou „bardotkou“.

Závěrečná unikátní světelná přehlídka probíhala od 20:00 hodin na velké točně Světa historie, kde nabídla 13 historických exponátů v na míru připraveném scénickém osvětlení a v kontextu historických událostí, doprovázejícím představení každého z exponátů. Na celou akci se vydalo bezmála třiadvacet tisíc diváků. A kde se budou konat oslavy dne železnice příští rok? Dalším pořádajícím již sedmého ročníku bude jedno ze severomoravských sídel. Ještě musíme zmínit, že oslavy dne železnice připomínají zahájení parního provozu na železniční trati 27. září 1825 mezi anglickými městy Stockton a Darlington.

Leona Pecková

Představujeme profese ČD Cargo (20)

V této rubrice jsme našim čtenářům představili už 22 zaměstnání, která se ve společnosti vyskytují nebo o kterých se předpokládá, že se mohou vyskytnout. V představování budeme samozřejmě pokračovat i v dalších číslech.

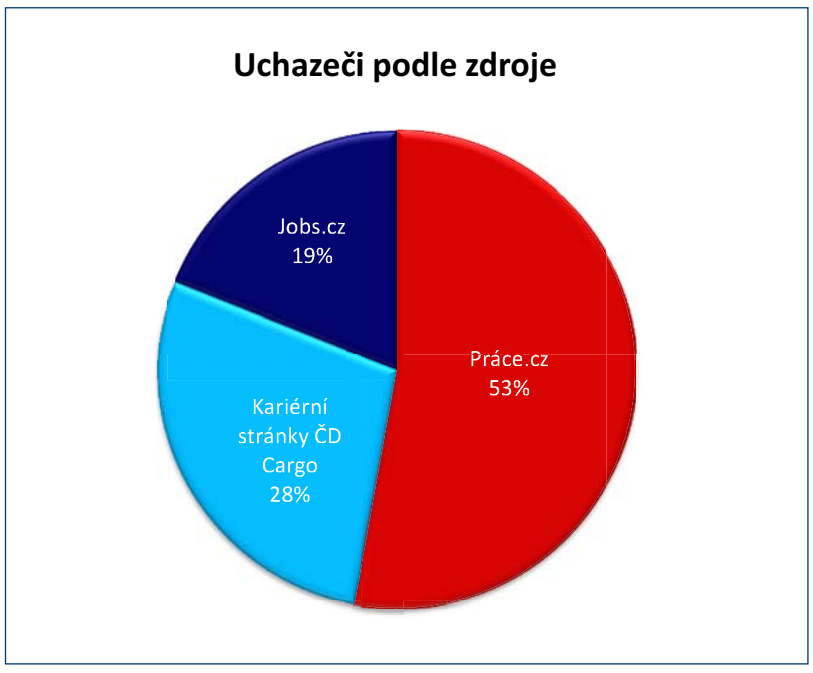
V srpnovém čísle Cargováku jsme informovali naše čtenáře o tom, jak je oblast náboru a personální práce ve společnosti připravena.

V tuto chvíli, kdy je redakční uzávěrka říjnového čísla Cargováku, musím konstatovat, že se nám podařilo oblast náboru zaměstnanců vcelku slušně zaktivovat.

Na konci září byly spuštěny do provozu Kariérní stránky společnosti, které jsou přes aplikaci Teamio propojeny nejen na naše webové stránky (www.cdcargo.cz), na facebookový profil (www.facebook.com/cdcargo.cz/), ale v neposlední řadě i na webové portály www.jobs.cz a www.prace.cz. Za provoz a obsah celých Kariérních stránek odpovídá vedoucí oddělení personálního O10/1 GŘ ČD Cargo.

Na základě četných dotazů je třeba uvést, že odkaz na webové stránky je z pracovních počítačů umožněn pouze zaměstnancům, kteří mají povolen přístup do veřejného internetu. Odkaz na facebookové stránky je aktivní pouze pro členy této sociální sítě, kteří nás na ní mohou sledovat.

Aplikace, kterou jsme pro práci v oblasti náboru zvolili, nám umožňuje ukázat, že jsme společnost, u které stojí za to pracovat. Chceme zanechat v uchazečích dobrý dojem, ať už je vybereme nebo ne. Ihned po přihlášení je oslovujeme automatickým děkovným e-mailem a potvrzením, že jsme je do databáze uchazečů přijali. Můžeme je hromadně informovat o průběhu zpracování jejich požadavku. Zasíláme e-maily i v případě, kdy uchazeči o pracovní místo neuspějí.



Pozn. Celkový počet přihlášených uchazečů z portálu práce.cz činil 103, z kariérních stránek 55 a z portálu jobs.cz 37.

Nábor zaměstnanců začal poptávkou po uchazečích o zaměstnání **strojvedoucí v přípravě a strojvedoucí.**

Zaměřme se na zaměstnání **strojvedoucí v přípravě.** Po dobu 9 dnů (od 29. 9. do 6. 10. 2016) se přihlásilo **195 uchazečů o zaměstnání strojvedoucí v přípravě.** Naši nabídku za tuto dobu shlédlo **5 403 osob.**

Z přiloženého grafu je zřejmé, že jsme zvolili správnou cestu. Naše Kariérní stránky a facebook si nevedou špatně, oslovily 28 % uchazečů, webový portál Jobs má poměr nižší, pravděpodobně z toho důvodu, že je cílen spíše na administrativní profese, webový portál Práce je již tradičně nejoblíbenější.

Co bude dál s uchazeči?

I když je v inzerátu jednoznačně stanoveno, co od uchazečů očekáváme, vždy je třeba počítat s tím, že lidé bez práce zkouší své štěstí i přesto, že požadavkům nevyhovují. Všichni uchazeči proto musí projít tzv. prvním sítem. Prvotně musíme eliminovat ty uchazeče, kteří nemají příslušnou legislativou stanovené vzdělání. V některých případech nám chybí požadované životopisy, ze kterých čerpáme základní údaje o uchazeči, takže je oslovujeme a žádáme o doplnění.

Další etapou je rozdělení uchazečů do jednotlivých regionů a zajištění jejich osobních návštěv, při kterých se předběžně řeší případná data nástupů a absolvují se i nezbytné odbornější pohovory s kolegy ze skupin řízení lokomotivních čet. Pokud uchazeči uspějí, předloží personálnímu pracovišti veškeré nezbytné podklady pro zpracování žádostí o pracovně-lékařskou prohlídku a úvodní psychologické vyšetření. Poté, co vše absolvují s výsledkem, že jsou schopni být zařazeni do výcviku strojvedoucího v přípravě, je domlouván konkrétní datum nástupu do zaměstnání, který musí být stanoven podle harmonogramu konkrétních kurzů pro výcvik strojvedoucích.

Z celkového počtu **195 uchazečů o zaměstnání strojvedoucí v přípravě** si dovolím odhadnout, že pracovní poměr bude možno uzavřít zhruba se **70 uchazeči**.

Ale i tak, je a bude to krásná práce a já za ni děkuji všem.

Text a graf: Věra Drncová

Zájmy a záliby zaměstnanců ČD Cargo (1)

Život za objektivem

Říjnovým číslem interního magazínu Cargovák bychom chtěli zahájit seriál o zajímavých aktivitách a koníčcích našich zaměstnanců. První díl nás zavede na odbor podpory prodeje GŘ ČD Cargo, kde pracuje talentovaná fotografka Michala Bílková, které jsme položili několik otázek souvisejících mimo jiné s nedávno uspořádanou výstavou fotografií.

O výstavě Vašich fotografií jsem se dozvěděl z Karlovarského deníku. Kde výstava probíhala a co si na ní návštěvníci mohli prohlédnout?

Jednalo se v podstatě o dvě výstavy, které jsem pořádala spolu s mojí velmi talentovanou tetou Zdeňkou Bílkovou. Právě teta mi dala impuls k naplánování a následné realizaci výstavy. Jako magistra umění je vedoucí kurátorkou umění v Letohrádku Ostrov, kde má k umění opravdu velmi blízko a je mi v tomto směru vzorem. Obě výstavy probíhaly celé září v karlovarské prestižní Galerii Imperial, avšak byly diametrálně odlišné. Výstavu digitálních fotografií jsem nazvala Water Symphony. Jedná se o ucelenou řadu barevných a tematických glamour fotografií, které mají společného jmenovatele – vodu. Vystavované fotografie spadají do glamour kategorie, kde jsem se zaměřila na konkrétní tematické celky. Voda a podvodní snímky okolních autorů byly pro mne velkou inspirací, a proto jsem se ve svém projektu Water Symphony snažila zachytit detaily prolnutí vody s lidskou kůží a chování barev a křivek pod i nad hladinou. Druhá výstava fotografií byla produktově zaměřená. V tomto případě bylo mým cílem naaranžovat a nafotit sérii steampunkových autorských šperků a fascinátorů, které navrhla teta Zdeňka. Název této výstavy byl proto zcela ve Zdenčině režii: „Steampunk & Wonderland aneb Když se šílený Max potká s Jane Austinovou a jdou spolu do Říše divů navštívit Alenku.“ Z pohledu fotografie se jedná o portrétovou produktovou fotografii, kde je pomocí vinětace dosažen finální temný efekt.

Vernisáž výstavy Water Symphony 5. září 2016 v Galerii Imperial **Foto: Bořivoj Hořínek**

Ukázka vystavované fotografické koláže z cyklu Steampunk & Wonderland. **Foto: Michala Bílková**

Mohla byste nám trochu vysvětlit pojem glamour fotografie?

Glamour je označení fotografického žánru, který se soustřeďuje na krásu a půvab ženského těla. Počátkem 20. století glamour fotografii nejvíce propadl a hlavně ji rozšířil dále do světa fotograf Alfred Cheney Johnston, který fotil tančící modelky a poté i hvězdy stříbrného plátna. Tato fotografie by měla být zčásti lehce erotická, avšak ne pornografická. Mnoho lidí tyto dva pojmy velmi často zaměňuje. Avšak základem snímku není odhalené tělo. To by naopak mělo být vždy něčím alespoň částečně zakryto. Některé glamour fotografie se blíží módní fotografii, kde se autor zaměřuje na konkrétní modely či módní doplňky.

Fotíte také portrétové fotografie našich kolegů a kolegyň nebo reportážní fotografie. Který z fotografických žánrů je Vám nejblíže?

Po pracovní stránce určitě preferuji reportážní typ fotografování. Hlavním důvodem je akčnost a větší volnost při focení. V osobním životě se snažím rozvíjet v portrétové kategorii, protože je nejvíce žádaná, a protože si uvědomuji, že zde mám ještě velké rezervy. Volná tvorba, produktová, industriální a pouliční fotografie mne baví ze všeho nejvíce. Přesto, že mé současné výstavy zahrnovaly barevné fotografie, mám ráda fotografie v odstínech šedi.

Připravujete nějaké další fotografické projekty?

Plánů je opravdu mnoho. Jak už jsem trochu napověděla, mému srdci je nejblíže industriální fotografie se zaměřením na makro. Tento typ fotografie má lehce dramatický a melancholický spád. Dominuje zde detail s tónováním světla a stínů. A přesně tímto směrem se v poslední době ubírám. Všechny projekty však stojí hodně času a úsilí, proto tento projekt bude hotov až za několik měsíců.

Přeji Vám další fotografické úspěchy a budeme se těšit na další povedené fotografie. Nejen na stránkách Cargováku.

Připravil: Michal Roh

Mimořádné události na železnici (4)

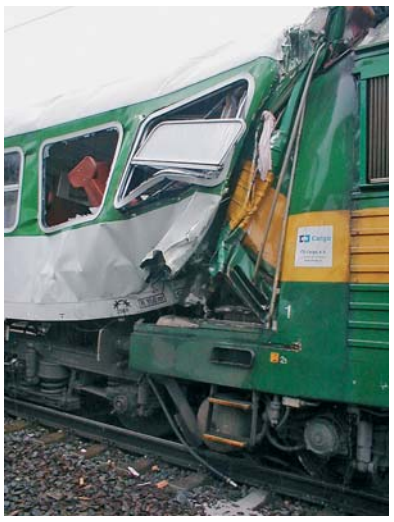
Pokračování z minulého čísla

Z pohledu následků byl pro ČD Cargo „nejčernější“ rok 2008, kdy se staly celkem tři závažné nehody, tři srážky drážních vozidel, při kterých zahynuli dva strojvedoucí ČD Cargo, újmu na zdraví utrpělo celkem 18 cestujících a 2 zaměstnanci ČD. 19. května 2008 ve 4:48 hodin došlo ve stanici Moravany k najetí samostatně jedoucího HDV (vlak Lv 72461) na konec osobního vlaku Os 5011 dopravce ČD. Následkem srážky zemřel strojvedoucí vlaku Lv 72461, zaměstnanec ČD Cargo a zraněni byli 3 cestující a strojvedoucí vlaku Os 5011. Příčinou vzniku bylo náhle vzniklé přerušení součinnosti kolejových vozidel stojících na 1. staniční koleji s jejím kolejovým obvodem v důsledku samovolného, nepožadovaného nadměrného pískování HDV vlaku Os 5011 a následné nezajištění podmínek stanovených pro bezpečný vjezd vlaku Lv 72461 činností provozovaného zabezpečovacího zařízení. Z pohledu dnešního uspořádání železničního provozu byla odpovědnost za vznik podílována mezi provozovatele HDV vlaku Os 5011 a provozovatele dráhy, tedy mezi ČD a SŽDC. Škoda odhadovaná po mimořádné události přesáhla částku 11 milionů Kč.

Mohelnice – Moravičany 13. září 2008

Další závažná nehoda se stala 13. září 2008 ve 2:25 hodin mezi stanicemi Mohelnice a Moravičany, kdy vlak Nex 54053 narazil zezadu na stojící vlak Pn 66161. Traťové zabezpečovací zařízení bylo v době vzniku mimořádné události vypnuto z činnosti na základě výlukového rozkazu. Jízda všech vlaků v 1. TK byla zabezpečována telefonickou nabídkou, přijetím a odhláškou. Příčinou vzniku bylo dovolení jízdy vlaku Nex 54053 do prostorového oddílu, aniž byla výpravčímu předepsaným způsobem dána zpráva, že předchozí vlak Pn 66161 tento prostorový oddíl uvolnil. Odpovědnost za vznik má z dnešního pohledu zaměstnanec provozovatele dráhy. Následkem srážky došlo k úmrtí strojvedoucího vlaku Nex 54053, zaměstnance ČD Cargo. Vzniklá materiální škoda se pak vyšplhala k 10 milionům Kč.

A poslední závažná nehoda, o které se zmíním, se stala 10. listopadu 2008 v 13:02 hod, kdy u vjezdového návěstidla stanice Ždírec nad Doubravou směrem od Hlinska v Čechách došlo ke srážce vlaku Os 5307 s posunovým dílem ČD Cargo, který nedovoleně opustil obvod stanice Ždírec nad Doubravou. Následkem srážky utrpělo újmu na zdraví celkem 14 cestujících a dva zaměstnanci ČD. Příčinou vzniku bylo nedovolené vyjetí posunového dílu za obvod stanice na širou trať. Odpovědnost za vznik má strojvedoucí posunového dílu ČD Cargo. Vzniklá hmotná škoda přesáhla částku 3 milionů Kč.



Moravany 19. května 2008

Ždírec nad Doubravou 10. listopadu 2008

Uvedený výčet mimořádných událostí zdaleka nevystihuje všechny možné okolnosti a příčiny vedoucí k závažným mimořádným událostem, jejichž společným jmenovatelem je srážka drážních vozidel. Ale i z toho mála, co bylo zmíněno, je patrno, že převažujícím faktorem vedoucím k příčině vzniku je selhání lidského činitele, tedy konkrétní osoby zúčastněné na organizování a provozování drážní dopravy. Statistika vzniku mimořádných událostí zařazených do skupiny srážek drážních vozidel je neúprosná. V posledních pěti letech dochází k nárůstu těchto případů. Příběhy vedoucí ke vzniku jsou velmi rozmanité, ale drtivá většina z nich má spojitost právě v příčině vzniku, o které již byla zmínka v předchozím odstavci.

Vzhledem k závažnosti tohoto druhu mimořádných událostí a především s ohledem na následky, které jsou mnohdy tragické, je nutno věnovat zvýšenou pozornost celému systému organizování a provozování drážní dopravy. Na základě různých doporučení je již realizováno mnoho technických opatření vedoucích k bezpečnějšímu provozu, avšak stále je nejdůležitějším prvkem lidský činitel. Z tohoto důvodu je při výkonu služby nutno býti stále ve střehu a plněním svých povinností přispívat maximální měrou k bezpečnému provozu na železnici.

Jan Hnilica

Nové přepravy v komoditě chemie

Chemický odpad do Plzně

ČD Cargo bylo 30. května 2016 osloveno společností FCC Česká republika s poptávkou na přepravu zhruba 800 tun chemického odpadu (NHM 38256900) ze stanice Citice, vlečka ČEZ Tisová, do stanice Plzeň, na vlečku Škoda hlavní závod.

Předložená nabídka, která kromě dovozného za přepravu zahrnovala rovněž další služby, a to konkrétně krátkodobý pronájem sedmnácti cisternových vozů a vážení zboží ve stanici Cheb, byla zákazníkem akceptována. Původně předpokládaný termín přeprav stanovený na polovinu července 2016 byl nakonec posunutý na druhou polovinu srpna.

Všech sedmnáct prázdných vozů bylo odesláno 16. srpna z Mostu do Citic, kde byly přistaveny na vlečku ČEZ Tisová. První naložená skupina osmi vozů byla podána k přepravě 26. srpna a běžnou vlakotvorbou brzy ráno 27. srpna přepravena do Plzně, a to včetně vážení v Chebu. Na vlečku příjemce pak byly vozy předány téhož dne po poledni. Druhá skupina devíti vozů opustila Citice 30. srpna a stejným způsobem dorazila do Plzně 1. září ráno, a na vlečku Škoda téhož dne v poledne. Po vyložení byly vozy vráceny ČD Cargo a následně odvezeny na vyčištění zpět do Mostu.

Prvních osm ložených vozů po příjezdu na plzeňské seřaďovací nádraží 27. srpna 2016 **Foto: Petr Kraft**

Ucelený vlak s hnojivy se blíží do stanice Děčín. **Foto: Antonín Němeček**

Úspěšně realizovaná přeprava dokumentuje schopnost ČD Cargo zajistit přepravy i menšího objemu zboží (v tomto případě dokonce nebezpečného) i na relativně krátkou vzdálenost, a to s využitím vlastního systému přepravy jednotlivých vozových zásilek.

Nové přepravy z Lovochemie

28. srpna 2016 se vydal na svoji cestu další z ucelených nákladních vlaků spojujících Lovosice s německou stanicí Kaemmereiforst. Ve vozech řady Tads, renovovaných letos v dílnách v Lounech a Děčíně, nájemce Lovochemie, a.s., bylo přepraveno více než 1 000 tun hnojiv z Lovochemie, a.s., k cílovému zákazníkovi v Německu. Jeden z vozů této řady byl široké veřejnosti představen na letošním veletrhu Czech Raildays v Ostravě. Pro realizaci těchto nových přeprav byla vybrána společnost ČD Cargo jako výraz prohlubující se spolupráce ČD Cargo a akciové společnosti Lovochemie.

Martin Boháč
Michal Roh

ČD Cargo dokáže bezproblémově zajistit přepravy nebezpečného zboží. **Foto: Petr Kraft**

Zvláštní zpráva Evropského účetního dvora:

Železniční nákladní doprava v EU „stále není na správné cestě“

2. díl – Výkony železniční nákladní dopravy, modální podíl

V dnešním díle se podíváme podrobněji na výkony železniční nákladní dopravy, na její modální podíl na dopravním trhu, příčiny ne zcela utěšeného stavu a uvedeme zjištění, ke kterým auditoři Evropského účetního dvora ve své zprávě došli, a doporučení, která navrhují.

Navzdory úsilí, které Komise od roku 2001 vyvinula, zůstává výkonnost přepravy zboží po železnici v Evropské unii celkově neuspokojivá. Objem zboží ročně přepravovaného po železnici byl v letech 2000 až 2012 relativně stálý (kolem 400 miliard tunokilometrů). Objem zboží přepravovaného po silnici se během téhož období naopak zvýšil (z 1 522 na 1 693 miliard tunokilometrů), jak dokládá graf.

Podíl železniční nákladní dopravy na celkové vnitrozemské nákladní dopravě

GEO / ROK	2000	2005	2010	2013
EU	19,7	17,7	17,1	17,8
Belgie	11,6	13,4	14,5	15,1
Bulharsko	45,2	25,4	10,7	9,1
Česká republika	31,9	25,5	21	20,3
Dánsko	7,9	7,8	13	13,2
Německo	19,2	20,3	22,2	23,5
Estonsko	62,7	64,6	54,2	44,1
Irsko	3,8	1,7	0,8	1,1
Řecko	2,1	2,5	2	1,2
Španělsko	7,2	4,7	4,1	4,6
Francie	20,6	16	13,5	15
Chorvatsko	NA	23,1	21,2	17,4
Itálie	11	9,7	9,6	13
Lotyšsko	73,5	70,2	61,9	60,4
Litva	53,4	43,9	40,9	33,6
Lucembursko	7,9	4,1	3,4	2,4
Maďarsko	28,8	25	19,6	20,5
Nizozemsko	3,7	4,4	4,6	4,9
Rakousko	30,6	32,8	39	42,1
Polsko	42,5	30,8	19,4	17
Portugalsko	7,6	5,4	6,1	5,9
Rumunsko	49,1	21,7	23,5	21,9
Slovinsko	28,1	22,7	17,7	19,3
Slovensko	41,7	29,5	22	21,4
Finsko	24	23,3	24,8	27,8
Švédsko	35,3	36	39,3	38,5
Spojené království	9,8	11,7	11,2	13,2

Poznámka: Malta a Kypr nemají železniční síť
Zdroj: Eurostat

Výsledkem bylo, že tržní podíl železniční nákladní dopravy na celkové vnitrozemské nákladní dopravě lehce poklesl. Snížil se z 19,7 % v roce 2000 na 17,8 % v roce 2013, zatímco podíl zboží přepravovaného po silnici během téhož období lehce vzrostl ze 73,7 % na 75,4 %. Tento trend ohrožuje splnění cíle stanoveného v bílé knize Komise z roku 2011, totiž převést do roku 2030 až 30 % silničního nákladu přepravovaného na vzdálenosti delší než 300 km na jiné druhy dopravy, jako je železniční a vodní doprava.

Z analýzy však vyplývá, že například Švýcarsko, ačkoli je to relativně malá a hornatá země bez významného těžkého průmyslu, je schopno od roku 2000 udržovat modální podíl železniční nákladní dopravy nad 40 %, přičemž v roce 2013 dosáhl 48 %. Ke zlepšení výkonnosti železniční nákladní dopravy ve Švýcarsku přispělo spojení regulačních opatření (například poplatek za těžká vozidla, dotace pro kombinovanou dopravu, zákaz ježdění v noci a o víkendech a omezení maximální povolené hmotnosti a rozměru nákladních vozidel) a investic do obnovy a budování nových železničních tratí (zejména transalpské tunely). V Evropské unii lze srovnatelný nárůst pozorovat v Rakousku, které rovněž uplatnilo podobná regulační opatření.

Železniční nákladní doprava má v jiných částech světa, kde je často převládajícím způsobem dopravy, jinou výkonnost a dosahuje tržního podílu 40 % a více (například ve Spojených státech, Austrálii, Číně, Indii a Jižní Africe). Je to obecně dáno tím, že po železnici se přepravuje značný podíl surovin, přičemž jmenované země zaujímají rozsáhlé zeměpisné oblasti podléhající jedinému národnímu právnímu řádu, jazykovému režimu a technickému systému pro železniční služby. Tuto situaci tak nelze snadno srovnávat se situací v Evropské unii.

Některým členským státům se přesto podařilo zvýšit podíl zboží přepravovaného po železnici

Příčinou celkového klesajícího trendu v Evropské unii jsou různé problémy, s nimiž se železniční nákladní doprava v mnoha členských státech potýká, a které pramení z rozdrobení evropského železničního trhu do několika národních segmentů. Patří sem nedostatečná konkurence na trhu, postupy řízení železniční dopravy, jež nejsou přizpůsobeny potřebám železniční nákladní dopravy a další správní a technická omezení. Tento stav zhoršuje zastaralá infrastruktura, která byla po léta zanedbávána ve prospěch silniční dopravy, přičemž projekty železniční infrastruktury se soustředily na rozvoj vysokorychlostních tratí.

Třebaže situace v odvětví železniční nákladní dopravy, pokud jde o modální podíl a přepravený objem, zůstává obecně neuspokojivá, není rozsah problému stejný v celé Evropské unii. Z analýzy údajů Eurostatu vyplývá, že v deseti z 26 členských států se modální podíl zboží přepravovaného po železnici v letech 2000 až 2013 celkově zvýšil. V jiných členských státech výkonnost poklesla, například ve všech středoevropských a východoevropských členských státech, jejichž modální podíl byl v roce 2000 poměrně vysoký. Analýza nadto dokládá, že podíl železniční nákladní dopravy rostl i klesal bez ohledu na dosažený rozsah modálního podílu. Statistické údaje o všech členských státech najdete v tabulce.

Pokud se jedná o členské státy, které byly v rámci auditu navštívené, modální podíl zboží přepravovaného po železnici se v letech 2000 až 2013 snížil ve čtyřech z nich (v České republice, Španělsku, Francii a Polsku) a zvýšil v jednom (Německu).

Závěry a doporučení

Účetní dvůr celkově zjistil, že Evropská unie železniční nákladní dopravu účinně nerozšiřovala. Železniční nákladní doprava v Evropské unii nebyla v uplynulých patnácti letech schopna účinně reagovat na konkurenci silniční dopravy. Pro dopravu zboží zasilatelé upřednostňují silniční dopravu před železnicí. Proto je výkonnost železniční nákladní dopravy v Evropské unii, pokud jde o modální podíl a přepravený objem, trvale neuspokojivá, a to navzdory cíli politiky Evropské unie přesunout zboží ze silnice na železnice, třebaže některým státům se podařilo svou výkonnost zlepšit. Strategické a regulační otázky, na něž zpráva upozorňuje, jsou takové povahy, že pokud nebudou řešeny, další financování železniční infrastruktury samo o sobě zjištěné problémy nevyřeší a konkurenceschopnost železniční nákladní dopravy nezvýší.

Objem a modální podíl zboží přepravovaného po železnici v navštívených členských státech vykazují obecně negativní trend. Ohrožuje to splnění cílů vytyčených v bílé knize Komise z roku 2011. Obecně klesající trend v navštívených členských státech obráží různé problémy, s nimiž se železniční nákladní doprava v EU potýká: nedostatečná konkurence na trhu, postupy řízení železničního provozu nepřizpůsobené potřebám odvětví železniční nákladní dopravy, nízká rychlost nákladních vlaků, správní a technická omezení a zastaralá infrastruktura.

Odpovědi Komise

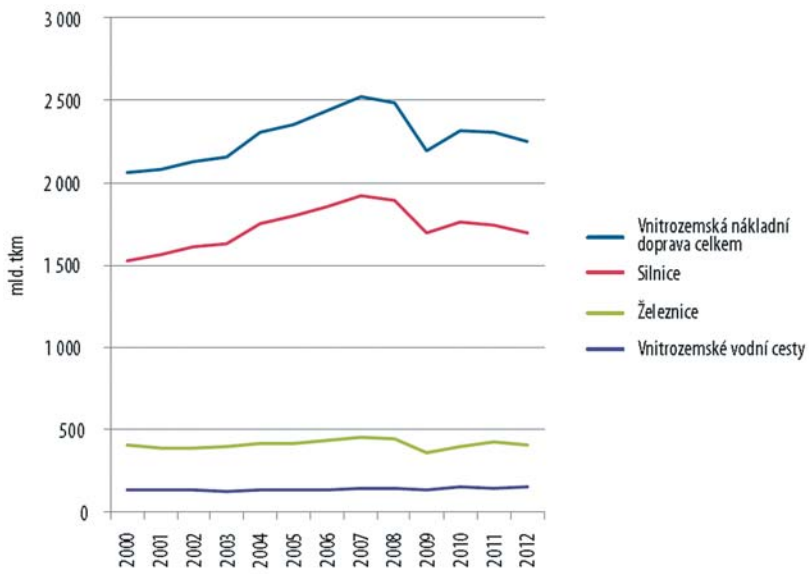
Komise má za to, že výkonnost programů Evropské unie by se měla měřit podle základních scénářů. Bílá kniha z roku 2001 označila jako základní scénář „riziko, že silniční nákladní doprava bude mít (v budoucnosti v Evropské unii) v oblasti přepravy zboží prakticky monopol“, nebudou-li přijata žádná opatření.

Problémy, které Účetní dvůr zjistil a popsal ve své zprávě, částečně vyplývají ze skutečnosti, že hospodářská soutěž není založena na rovných podmínkách (internalizaci vnějších nákladů). Dalším faktorem je skutečnost, že účinky této politiky lze měřit ve střednědobém až dlouhodobém horizontu, celkově je tedy třeba více času.

Komise by dále chtěla zdůraznit, že významné investice do železnic pomohly snížit pokles tržního podílu železnic. V tomto kontextu má Komise za to, že poměrná stabilita modálního podílu železniční nákladní dopravy představuje částečný úspěch, zejména s ohledem na restrukturalizaci ekonomik středoevropských a východoevropských členských států, která vyústila ve snížení podílu valné části tradičních odvětví zaměřených na tunokilometry. Komise je kromě toho přesvědčena, že v důsledku opatření přijatých v nedávné době se modální podíl železniční nákladní dopravy v budoucích letech zvýší.

Milan Koska

Vnitrozemská nákladní doprava v EU, v miliardách tunokilometrů



Zdroj: Evropský účetní dvůr na základě posledních dostupných údajů Eurostatu.

Ze zahraničí

EVROPA - ASIE

Transsib 2016

Ve dnech 14. – 15. září se konalo již 25. plenární zasedání Koordinačního výboru pro transsibiřské přepravy (CCTT). Výročního setkání, které se uskutečnilo v Ulánbátaru, se zúčastnilo 180 zástupců členů z 18 zemí. Představitelé evropských i asijských železnic, administrativních orgánů i mezinárodních organizací jednali o záležitostech týkajících se provozu, zvyšování efektivnosti kontejnerových přeprav i perspektivách právní harmonizace. Transsibiřská magistrála v současné době představuje spolehlivé páteřní spojení mezi Evropou a Asií a se svými 9 298 km je nejdelší železniční tratí na světě. V roce 2015 bylo po „Transsibu“ přepraveno 113 milionů tun zboží, kontejnerová přeprava dosáhla 503 900 TEU. Letošnímu jednání byl přítomen i prezident Ruských železnic Oleg Belozerov.

EVROPA

Nový předseda CERu

Novým předsedou Společenství evropských železnic a manažerů infrastruktury (CER) byl na valné hromadě této mezinárodní organizace 19. září v Berlíně zvolen pan Dr. Rüdiger Grube, předseda Správní rady a CEO Deutsche Bahn. Nahradil Christiana Kerna, výkonného ředitele rakouských železnic, který byl v květnu letošního roku zvolen kancléřem Rakouské republiky. Pan Grube působí v čele Deutsche Bahn od roku 2009 a věří, že železnice může být dopravním prostředkem 21. století – – spolehlivá, pohodlná a šetrná vůči klimatu. Za místopředsedy CER pak byli zvoleni představitelé francouzské SNCF a Švýcarských federálních drah SBB/CFF. Členem řídicího výboru CER je i český zástupce – generální ředitel a předseda představenstva Českých drah pan Pavel Krtek.

Michal Vítěz

Měření fotbalových sil mezinárodně

21. září se fotbalový tým ČD Cargo, poprvé v historii, zúčastnil mezinárodního turnaje v kopané ve Vodňanech, konaného v rámci mezinárodního sdružení ALE.

Na turnaji se představily týmy: Výběr Federace strojvůdců ČR, ČD Cargo, a.s., Rada Krajowa zzm a Cargo Centralny. Největší zastoupení v našem týmu mělo SOKV Ústí nad Labem a GŘ ČD Cargo, ale celkem byli v týmu zástupci sedmi JOS. Sešli se jak technické typy fotbalistů, tak ti, kteří umí přitvrdit. Již od prvních minut proti prvnímu z polských soupeřů bylo jasné, že v rukavičkách se rozhodně hrát nebude. Mírně zaskočeni, ovšem nezlomeni jsme dobývali celý zápas branku soupeře. Bohužel chybělo více klidu v koncovce, možná více důrazu, ale určitě i trochu toho štěstí. A tak to s týmem šlo celý turnaj. Vždy jsme soupeře technicky přehrávali, ale branka pro nás byla ve většině případů zakletá. Konečné čtvrté místo je zklamáním, ale také závazkem do budoucna. Spousta z nás z turnaje odjížděla sice se smíšenými pocity, ale každopádně s velkou touhou příští rok smůlu prolomit a zvítězit. Radost ze hry je hezká věc, ale vítězství chutná přece jen sladčeji, tak proč si život trošku nepocukrovat. V každém případě děkujeme všem zúčastněným hráčům za příkladnou reprezentaci a pořadatelům za skvělou organizaci a péči, s jakou se o všechny týmy starali. Sportu zdar a fotbalu zvlášť!

Text: Radovan Maléř
Foto: Petr Kubička

Zubatá cesta na Schafberg

Schafberg je 1 783 m vysoká hora ležící v Rakousku, v Solné komoře. Jeho majestátný vrchol se vypíná nad hladinou jezera Wolfgangsee. Toto jezero, zčásti zasahující i na území Horních Rakous, je s rozlohou 12,84 km² devátým největším jezerem v Rakousku.

Při pohledu na jeho poklidnou hladinu by jen málokdo hádal, že je až 114 m hluboké. Jezero je rozděleno na dvě části poloostrovem ležícím zhruba v polovině jižního pobřeží naproti městečku St. Wolfgang. V hlavní sezóně (cca od poloviny června do začátku září) vyplouvají výletní lodě každý den na linku ze Stroblu do St. Gilgenu. Plavba trvající asi hodinu a půl je velice působivá a uklidňující. Lodní doprava zde má dlouhou tradici, neboť první kolesový parník pojmenovaný Císař František Josef I. brázdil vody jezera již od roku 1873. Ze stejného roku je i parník Císařovna Alžběta. Nejnovější přírůstek flotily pak tvoří motorová loď Salzburk z roku 2004. V současné době je pro dopravu na jezeře k dispozici 6 lodí, včetně již zmíněných historických parníků.

Kolesový parník Císař František Josef I. odplouvá z přístaviště v St. Wolfgangu. **Foto: Michal Roh**

Cest na vrchol Schafbergu je celá řada. My zvolíme tu zubatou, neboli cestu vlakem po ozubnicové trati vedoucí z městečka St. Wolfgang. Samotná trať není příliš dlouhá, měří pouhých 5,86 km. Při jízdě však vlaky musejí překonat převýšení 1 188 m. Maximální stoupání na Schafbergbahn dosahuje hodnoty 255 promile, průměrné pak 205 promile. Proto je v celé trase položena Abtova ozubnice. Trať je úzkorozchodná (1 000 mm) a v provozu je od května do října se silnějším provozem v hlavní sezóně, tzn. v měsících červenci a srpnu. Cesta na Schafberg trvá cca 40 minut. V mezilehlé stanici Schafbergalpe parní lokomotivy dobírají vodu. Často se stává, že pro velký zájem turistů jsou vlaky vypravovány za sebou na dohled. Zajímavostí tratě jsou i dva tunely před vrcholovou stanicí. Ta je poměrně moderní, postavena byla v roce 1986. Při příjezdu do vrcholové stanice si po pravé straně můžeme všimnout malé pozemní lanovky sloužící k zásobování hotelu potravinami.

Koncese ke stavbě dráhy byla udělena v lednu roku 1890, vlastní stavební práce byly firmou Stern & Hafferl zahájeny v dubnu 1892. Potřebný kapitál „dodaly“ země Horní Rakousy a Solnohradsko, jejichž hranicí dráha prochází a obce Ischl a St. Wolfgang. Po zimním přerušení prací mohl být 1. srpna 1893 zahájen pravidelný turistický provoz zajišťovaný společností SKGLB (Salzkammergut Lokalbahn). Provoz zahajovala čtveřice parních lokomotiv dodaných lokomotivkou Krauss v Linzi, v roce 1894 byly dodány další dvě lokomotivy. Osobních vozů bylo dodáno také šest, protože jedna lokomotiva směla do kopce sunout pouze jeden vůz. Turistický ruch byl ovlivněn oběma světovými válkami, které vždy znamenaly přerušení provozu. Ještě před 2. světovou válkou, v roce 1931 dopravce SKGLB krachuje a zubačku, lodní dopravu i hotel na vrcholu Schafbergu prodává rakouskému Verkehrsbüru. Zájem o svezení zubačkou pak začal pozvolna růst po roce 1945, již pod taktovkou ÖBB. V roce 1964 byly lokomotivkou SGP dodány na dráhu dva motorové vozy, další nová vozidla – parní lokomotivy vytápěné lehkým topným olejem – – byly na dráhu dodány v letech 1993 – 1996. Na původní stroje zbyla vozba sezónních vlaků na objednávku. Nové lokomotivy mohou na Schafberg sunout dva osobní vozy, čímž došlo k navýšení kapacity.

Dodejme jen, že lodní doprava i zubačka mají stejného provozovatele. Jízda na Schafberg a zpět vás vyjde na 34 euro, v nabídce jsou slevy pro děti, pro skupiny cestujících nebo rodiny.

Text: Michal Roh

Příjezd ozubnicového vlaku vedeného parní lokomotivou moderní stavby do vrcholové stanice. **Foto: Michal Roh ml.**

Pro případy mimořádných jízd je k dispozici i motorový vůz z roku 1964. **Foto: Michal Roh ml.**

Schafbergbahn na dobové pohlednici **Sbírka: Michal Roh**

Zvláštní vlaky s parní lokomotivou

Ve dnech 7. – 9. října pořádalo ČD Cargo na objednávku skupiny zahraničních turistů jízdy zvláštních nákladních vlaků tažených parní lokomotivou. Vlaky jezdily po krásných posázavských tratích Čerčany – Kácov – Vlastějovice a Ledečko – Kolín. Jízdy byly současně posledními pro parní lokomotivu 434.2186, známou jako „dvojka“ nebo „čtyřkolák“, před jejím odstavením do opravy. Lokomotiva přes své stáří téměř 100 let předvedla bezchybný výkon a objednavatelé byli velmi spokojeni. Dle jejich vyjádření to určitě nebyla poslední spolupráce tohoto typu s ČD Cargo.

Text a foto: Miloš Krátký

Foto měsíce

Industriální prostředí našich dep může být někdy opravdu mysteriózní. Důkazem je snímek **Michala Roha** pořízený při mytí dvojkolí v SOKV České Budějovice.

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.