Cargovák

12
2016

Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Těšíme se na vaše příspěvky

V prosinci příštího roku uplyne deset let od vzniku akciové společnosti ČD Cargo. Je to relativně krátká doba, po kterou pod tímto názvem nabízíme služby našim obchodním partnerům. Je však nutné si uvědomit, že navazujeme na 175 letou tradici železniční nákladní dopravy na našem území. Vždyť posláním naší první koněspřežné železnice vedoucí z Českých Budějovic do Lince, byla přeprava soli.

Za těch deset let jsme přepravili úctyhodný objem zboží, uspokojili přepravní potřeby stovek zákazníků. Událo se toho hodně. Podařilo se nám překonat nelehké období hospodářské krize, slavili jsme celou řadu úspěchů, ale bohužel i porážek v konkurenčním boji. Obnovili jsme vozidlový park, z dceřiných společností vytvořili aktivní prodejní kanály a v Polsku i plnohodnotného dopravce.

Své příběhy jste však prožívali i vy, naši čtenáři a především zaměstnanci ČD Cargo. Byli bychom rádi, kdybyste se s námi o tyto příběhy a zážitky podělili a pomohli tak oživit Cargovák v příštím roce, kdy se desetiletému výročí existence naší společnosti budeme intenzivně věnovat. Uvítáme rovněž zajímavé fotografie nebo jiné materiály z období 2007 – 2016. Všechny uveřejněné příspěvky budou samozřejmě honorovány.

Na vaše příspěvky se těšíme na adrese: Cargovak@cdcargo.cz. Pohodové Vánoce a úspěšné vkročení do nového roku přeje **Michal Roh**

Memorandum o spolupráci podepsáno

V rámci veletrhu Transport Week bylo 29. listopadu 2016 v Moskvě podepsáno memorandum o spolupráci mezi ČD Cargo, a.s., a společností TransContainer. Za společnost ČD Cargo memorandum podepsali předseda představenstva Ivan Bednárik a člen představenstva Bohumil Rampula. Za společnost TransContainer pak její generální ředitel Petr Baskakov.

Slavnostního aktu se zúčastnila řada dalších významných osobností, jako například prezident Gildy speditérů Semen Reser, přednosta Moskevské železnice Vladimir Moldaver, místopředseda OSŽD Viktor Žukov nebo ředitelka intermodálních doprav společnosti Koleje Czeskie Lilia Krutonog.

Podpis memoranda je důležitým krokem k rozvoji další spolupráce při zajišťování přeprav v rámci mezinárodních evropských koridorů. Do této spolupráce bude aktivně zapojena i dceřiná společnost ČD Cargo – Koleje Czeskie, která v Polsku patří k významným hráčům na trhu. **Michal Roh**

Na začátku prosince se letošní zima teprve pomalu probouzela k životu. Jaká bude, lze jen těžko odhadovat. Každopádně za celou redakci Cargováku přejeme všem železničářům co nejméně provozních komplikací, a to nejen v zimě, ale i po celý rok 2017. **Foto: Michal Roh ml.**

Bilancovať budem až pri okrúhlych narodeninách ČD Cargo

Rok 2016 se pomalu chýlí ke svému závěru. Na to, zda to byl rok dobrý nebo špatný bude mít každý z nás svůj subjektivní názor. Na to, jaký byl právě končící rok pro společnost ČD Cargo a na to, co ji čeká v blízké budoucnosti, jsme se zeptali osoby nejpovolanější – předsedy představenstva ČD Cargo, a.s., pana Ivana Bednárika.

Přesně za rok oslaví firma ČD Cargo 10 let své existence. Čím se podle Vás může pochlubit a kde naopak vidíte rezervy a prostor pro zlepšení?

Budem sa držať toho, čo sa hovorí, že samochvála smrdí a preto budem bilancovať až pri tých okrúhlych narodeninách. Všeobecne ale môžeme povedať, že rezervy a priestor na zlepšenie sú stále. Hľadať rezervy je každodenným chlebom všetkých našich vedúcich pracovníkov. Bohužiaľ nie všade to ide takým tempom, ako by som si predstavoval.

Jak byste zhodnotil současné postavení společnosti na dopravním trhu? Co pro ČD Cargo představuje největší konkurenci - silniční doprava nebo spíše jiní železniční dopravci?

Na dopravnom trhu sme boli a aktuálne aj sme lídrom. Po liberalizácii trhu železničnej nákladnej dopravy sme sa však museli vzdať pozície cenotvorcu. Dnes nám cenu diktuje trh, čo bol aj jeden z cieľov Európskej únie a jej železničných balíčkov. V polčase našej doterajšej histórie nám najväčšiu starosť robil tlak na cenu od železničnej konkurencie. Posledné dva roky však už trh ucelených vnímam ako rozdelený. Bohužiaľ sme začali strácať jednotlivé vozové zásielky, hlavne vďaka cenovému tlaku cestných dopravcov.

Ivan Bednárik, předseda představenstva **Foto: archiv ČD Cargo**

Železniční trh České republiky je poměrně malý, jak se Vám daří expandovat na sítě a trhy okolních zemí?

Musíme hľadať ďalšie tržby, dôvody k tomu máte v predchádzajúcej odpovedi. Takže len zopakujem, že tuzemský trh je viac či menej rozdelený, preto sa musíme dívať do zahraničia. Nestačí však iba expandovať cez „nakupované výkony“, ale expanziu musíme uchopiť tak, aby sme čo najefektívnejšie využili naše prostriedky – lokomotívy, vozy, personál. Preto do aktív dcérskej spoločnosti Koleje Czeskie zapájame náš „hardvér“ aj našich zamestnancov. Podobným spôsobom pripravujeme expanziu aj v ďalších susedných zemiach. V Poľsku sme si vyskúšali, že ide o pomerne tŕnistú cestu, ale s dobrým výsledkom. Preto sme si obstarali aj nové lokomotívy, aby sme mohli pomyselne „zaklopať na dvere“ aj na západe a juhu Európy.

Vnímáte změny celého přepravního trhu, např. rozvoj e-commerce, průmysl 4.0 atd.? Je na tyto trendy železnice vůbec schopna reagovat? A jak?

Všetko sú to nové pohľady na našu každodennú prácu, ale podstatou železničnej dopravy je ešte stále naložiť tovar, odvesiť vagón, vyložiť... Všetky spomenuté „panské huncútstva“ sú síce fajn, ale niekedy odčerpávajú príliš veľa človekohodín a uniká podstata. Trendy modernizácie, digitalizácie a pod. tu boli a budú. Ale môžem potvrdiť, že nemáme klapky na očiach a dívame sa okolo seba. Rozhodne teda v najmodernejších trendoch nezostaneme pozadu. Nedávno som o tom mal možnosť debatovať na konferencii Inovácia & Železnice. Už som spomínal, že sme lídrom na trhu a k tejto pozícii logicky prislúcha aj povinnosť držať krok so svetom.

Mediálně „populární“ téma jsou takzvané jednotlivé vozové zásilky. Hodláte tento produkt provozovat a nabízet i v budoucnu?

Pokračování na str. 2

Bilancovať budem až pri okrúhlych narodeninách ČD Cargo

Pokračování ze str. 1

Samozrejme tento produkt ponúkať budeme. Činnosti súvisiace s jednotlivými vozovými zásielkami sa snažíme optimalizovať a maximálne zefektívňovať. Je zrejmé, že do budúcna nebude asi možné udržať rozsah miest, v ktorých nakládku alebo vykládku vagónov zabezpečujeme, ale chceme, aby systém zostal funkčný a aby bol konkurenciou cestnej doprave. O tom, že „jednotlivky" majú svoj význam svedčí kôrovcová kalamita v Jeseníkoch alebo prepravy realizované na základe kampane www.1vagon.cz. V tejto súvislosti si aj SŽDC musí uvedomiť, že nie je možné likvidovať manipulačné koľaje na staniciach, a že je nutné ich zachovať pre prípadnú nakládku a vykládku.

Co by se muselo udělat konkrétně proto, aby se přeprava zboží ve větší míře přesunula na železnici?

Urýchlene dokončiť modernizáciu železničnej infraštruktúry a zároveň zrovnať podmienky pre železničnú a cestnú dopravu. Iba na základe týchto krokov sa železnica všeobecne môže stať skutočne konkurencieschopnou kamiónom. Štát by sa mal tiež zamyslieť nad koncepciou verejných logistických centier, nad podporou subjektov, ktoré sa rozhodli postaviť do svojich výrobných alebo distribučných centier vlastnú vlečku a pod. Potom by sa nám nemohlo stať, že tak obrie distribučné centrum, aké postavila spoločnosť AMAZON v Dobrovíze je bez napojenia na železnicu.

Jaké úkoly stojí před společností ČD Cargo v příštím roce?

Úloha č. 1 - dostať hospodárenie jednotlivých vozových zásielok do čiernej nuly
Úloha č. 2 - zefektívniť prevádzku
Úloha č. 3 - splniť podnikateľský plán

Všetky tieto tri úlohy majú svoju prioritu, ale je zrejmé, že sú medzi sebou vzájomne prepojené.

Co byste popřál zaměstnancům společnosti do nového roku?

Nie som priateľom dlhým predslovov, takže by som chcel našim zamestnancom popriať predovšetkým zdravie, kľud a pohodu. Samozrejme nielen v zamestnaní, ale aj v rodine.

Připravil: Michal Roh

Inovace & železnice

V úterý 13. prosince 2016 se v President Hotel Prague konala konference Inovace & železnice.

Pořádala ji společnost Mafra, resp. její oddělení Mafra Events ve spolupráci s Lidovými novinami. Nosnými tématy, jak už částečně vyplývá z názvu, byly inovace a investice na železnici a zajištění bezpečného železničního provozu.

Akci zahájil svým vystoupením Dan Ťok, ministr dopravy České republiky. Na něj pak navázali další řečníci – člen představenstva ČD, a.s., Miroslav Kupec a generální ředitel SŽDC, s.o., Pavel Surý. Hovořili především o ETCS a vysokorychlostních tratích.

ČD Cargo, a.s., zastupovali předseda představenstva Ivan Bednárik

a ředitel odboru podpory prodeje Michal Roh, který účastníky setkání seznámil s vizí železniční nákladní dopravy v 21. století. Prezentovány byly moderní intermodální technologie, stejně jako možnosti a nabídka ČD Cargo, a.s. Železniční dopravci musejí umět reagovat na změny vnějšího prostředí a na nové požadavky zákazníků.

V druhém bloku přednášek pak asi nejvíce zaujala prezentace Zdeňka Chrdleho, který představil automatizované systémy v drážní dopravě, jejichž implementace je otázkou blízké budoucnosti.

Text a foto: Michala Bílková

Přepravy dřeva jsou pro nás důležité

8. listopadu 2016 se v Olomouci uskutečnilo historicky největší setkání zástupců nejvýznamnějších dřevařských firem se zástupci ČD Cargo. Za první jmenovanou stranu přijali pozvání zpracovatelé dřeva, jeho vlastníci i spediční společnosti zabývající se jeho přepravou.

ČD Cargo reprezentovalo nejvyšší vedení v čele s předsedou představenstva Ivanem Bednárikem, dále pak zástupci obchodu, provozu i zákaznického centra. Cílem setkání bylo řešení nejpalčivějších otázek kolem likvidace kůrovcové kalamity na Moravě, její vývoj a výhledy do budoucna.

V úvodu setkání vystoupil předseda představenstva Ivan Bednárik, který hned na začátku otevřel problematiku výlukové činnosti a jejích dopadů na kapacitní a personální možnosti ČD Cargo. Přítomné seznámil s ekonomickými možnostmi firmy ve věci nákupu a pronájmu dalších nákladních vozů na přepravy dřeva. Směrem k zákazníkům byla vznesena otázka týkající se objemů přeprav po železnici v delším časovém horizontu.

Na vystoupení předsedy představenstva navázal vedoucí komoditní skupiny dřevo Josef Knězů. Definoval kalamitní stanice, seznámil přítomné s objemy přeprav dřeva a nejsilnějšími zátěžovými proudy. Na faktory negativně ovlivňující nakládku a přepravy dřeva reagoval novými návrhy celkové organizace nakládky a přeprav. Mimo posílení současného vozového parku o nájmy vozů řad Ealos, Roos, Sps a Sgnss s Innopaletami vystoupil i se zcela novými myšlenkami. Mezi nejdůležitější asi patří změna ve smyslu zpřísnění Smluvních přepravních podmínek (SPP) směrem k zákazníkům. SPP by nově spodní hranici bezplatné doby na nakládku snížily ze současných 24 hodin na 6 hodin. Horní hranice bezplatné doby na nakládku by zůstala nezměněna – do další obsluhy. Toto snížení doby nakládky by se začalo realizovat předběžně od května 2017, kdy se počítá s navýšením obsluh u kalamitní nakládkou nejvytíženějších stanic: Krnov, Bruntál a Valšov. Další možnost Josef Knězů vidí v možnosti provádění ložných manipulací o víkendech a svátcích. Nad návrhy se okamžitě rozvinula živá debata.

Manipulační plochy znečištěné při nakládce dřeva **Foto: Michala Bílková**

Účastníci konference v Olomouci **Foto: Jitka Teplíková**

Další program zahrnoval přednášku Stanislava Hamouze týkající se nakládky a zajištění dřeva na železničních vozech. Pan Hamouz popsal nejčastější ložné závady a vysvětlil, jak těmto závadám předcházet. Následoval příspěvek Michaela Andrleho, který se věnoval znečištění nakládacích ploch v železničních stanicích a nastínil přítomným možnosti řešení. Po krátké přestávce se slova ujal ředitel PJ Ostrava Tomáš Štos, který přítomné seznámil s provozní problematikou a systémem svozu a rozvozu zásilek v kalamitní oblasti. Nevynechal ani informace o novinkách v organizaci dopravy v této oblasti, které přinese nový GVD 2017. Na jeho vystoupení navázala Barbora Leznová s příspěvkem o koordinaci a plánování kalamitních nakládek ze strany zákaznického centra.

Atmosféra setkání byla pracovní, a jak již bylo naznačeno, debata mezi zástupci dřevařů a ČD Cargo byla v některých chvílích velice bouřlivá. Zákazníci také kritizovali nedostatek aktuálních informací souvisejících s plánováním nakládky kalamitního dříví. Jednalo se jak o nedostatky v dlouhodobé informovanosti (plánování výlukové činnosti a změny v organizaci dopravy), tak o informace krátkodobého rázu (neinformování o přistavení nebo nepřistavení vozů k nakládce, neinformování o změně doby přistavení vozů a o mimořádnostech). I přes vzrušenou atmosféru však byla ČD Cargo udělena ze strany dřevařských firem pochvala za zvládání celé, velice komplikované situace kolem kůrovcové kalamity.

Všichni přítomní se shodli na tom, že setkání bylo pro obě strany přínosné. Zástupci ČD Cargo věří, že příští společné jednání bude nabito ještě pozitivnější energií z dobře odvedené společné práce.

Jitka Teplíková

Evropská unie zkoumala atraktivitu zaměstnání na železnici

Zpráva vypracovaná v rámci projektu „Podpora zaměstnanosti a kvality práce v evropském železničním sektoru“.

Zpráva byla vypracována jako součást výzkumného projektu „Podpora zaměstnanosti a kvality práce v Evropském sektoru drah“ organizovaného Akademií EVA ve spolupráci s Evropskými sociálními partnery ETF a CER. Prezentuje výsledky výzkumu prováděného v období březen 2015 až prosinec 2015 ve dvanácti státech Evropy (Belgie, Bulharsko, Německo, Španělsko, Francie, Česká republika, Itálie, Nizozemí, Polsko, Švédsko, Slovinsko a Velká Británie), jakož i přehled literatury zahrnující všechny země Evropské unie. Vyhodnocení prováděla Akademie EVA, jež nemá na území České republiky působiště. Proto jsou závěry výzkumu prezentovány až nyní.

Celkovým záměrem studie bylo poskytnout komplexní pohled na atraktivitu sektoru drah jako zaměstnavatele. To bylo provedeno vytvořením přehledu o image a atraktivitě zaměstnání v evropském sektoru drah, perspektivě zaměstnání, nově vznikajících potřebách znalostí a dovedností a nedostatku pracovních sil, i o závažnosti toho, za jakých vhodných pracovních podmínek osobního rozvoje a retenčních opatření přispívat k rostoucí atraktivitě sektoru.

Ve srovnání se všemi zainteresovanými státy, byl přístup zaměstnanců železničních společností v České republice nejodpovědnější a výrazně jsme překonali minimální počty odpovědí pro reprezentativnost průzkumu. Za to patří velké poděkování i zaměstnancům ČD Cargo. Dovolte mi, abych všem, kdož své odpovědi poslali, vyslovil svoje poděkování i osobně, byť z důvodu anonymity průzkumu jejich jména neznám. Nyní bych se s vámi o dostupné výsledky rád podělil. Vycházím z porovnání výsledků za Českou republiku a také odpovědí zaměstnanců ČD Cargo.

1) Je zřejmé, že zaměstnavatelé i zaměstnanci sami vidí, že se velmi změnil stav na trhu práce a že získat kvalitního uchazeče o práci, a to jak obecně nebo i v podmínkách ČD Cargo je velmi náročné.

2) Mladší zaměstnanci jsou s pracovními podmínkami spokojenější, než ostatní zaměstnanci. Tato skutečnost může být spojována s faktem, že zkušení zaměstnanci prošli dlouhodobým dopadem restrukturalizací, vyúsťujícím často v nejistotu, omezenou dobu zaměstnanosti a změněné vztahy na pracovišti včetně nadřízených. Pocit, že věci nejsou tak pozitivní jako dříve, zabírá v myšlení významný prostor. Hodně pozitivně je všemi kategoriemi zaměstnanců hodnocena kvalita péče o bezpečnost práce a ochranu zdraví.

3) Není ochota měnit místo výkonu práce dlouhodobě, je vidět absence vhodné argumentace ze strany zaměstnavatele pro získání zaměstnance pro flexibilitu, obráceně je někdy zbytečná agresivita při jednání.

4) Zaměstnanci velice pozitivně vnímají zaměstnanecké výhody plynoucí z kolektivní smlouvy. Spokojenost je především s odměňováním, přestože si jistě každý dokáže na výplatní pásce představit více. Další benefity jsou také vyzdvihovány, ale z komplexu odpovědí je zřetelné, že mnohdy je zaměstnanci považují za samozřejmost, která zaměstnavatele vlastně ani moc nestojí. ***V této souvislosti připojím vlastní poznámku, že objem nákladů za nadstandardy stojí ČD Cargo zhruba 600 miliónů korun, včetně nákladů na sociální a zdravotní pojištění. Z celkových nákladů se jedná cca o 15 procent.***

Jelikož pro podrobnější popis není v tomto čísle prostor a mimo to v době psaní tohoto příspěvku stále probíhalo vyjednávání o podobě kolektivní smlouvy naší společnosti na rok 2017, uvedl jsem opravdu jen nedůležitější fakta. Musím přiznat, že mě některé skutečnosti příjemně překvapily a přestože je obecně nepřeceňuji, jsem moc rád, že se negativní nálady mění. Vím, že práce nejen provozních zaměstnanců není mnohdy lehká, na druhou stranu vám musím poděkovat, že i v takových situacích se převážná většina z vás snaží splnit úkoly v každé směně.

Mojmír Bakalář

Předání výher soutěže NN

O výsledcích soutěže se společností NN, kterou v rámci smluvního vztahu připravila pro zaměstnance společností České dráhy a. s. (ČD), Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC) a ČD Cargo a. s. (ČD Cargo), jsme informovali v minulém čísle Cargováku.

Zleva: Martin Kopecký, Petr Muťka, Jakub Handschuh, Věra Drncová a Jiří Střelec

Při losování se usmálo štěstí na strojvedoucího z PJ Ostrava, pana Petra Muťku, na tranzitéra přípravaře z PJ České Budějovice, pana Jakuba Handschuha a vozmistra z PJ Ostrava, pana Jiřího Střelce.

Podle původního plánu mělo dojít k individuálnímu předání cen jednotlivým zaměstnancům přímo na pracovišti. Od tohoto plánu jsme ale museli upustit, protože stále probíhá kolektivní vyjednávání o podobě PKS na rok 2017, a nebylo tak z časových důvodů možné všechny termíny a návazná jednání zkorigovat.

A tak jsem se nakonec za naši společnost, v zastoupení Ing. Mojmíra Bakaláře, ředitele odboru lidských zdrojů, zúčastnila předání cen ve středu 7. prosince 2016, v sídle pojišťovny NN v Praze 5 – Smíchově, pouze já. Cenami byly poukazy na služby cestovní kanceláře Čedok v hodnotě 15 000, 10 000 a 8 000 Kč s platností do 31. 12. 2017. Předání cen bylo společné pro všechny subjekty „české železnice“, jak nás v NN nazývají. Ceny výhercům předal pan Martin Kopecký, obchodní manažer zaměstnaneckých benefitů NN. Naši výherci, zaměstnanci ČD Cargo, obdrželi ještě drobné cargo upomínkové předměty.

Při společném posezení s výherci jsme vyzvídali, jaké služby si budou u cestovní kanceláře Čedok objednávat. Většina bude asi volit wellness pobyt v České republice, možná cestu do zahraničí. Jeden z výherců přijel již s jednoznačným zadáním od manželky – poukaz obdrží jeho rodiče k vánocům! Připustil, že by se mohl dárek brát i jako úplatek, synek začne chodit do školky, a tak je třeba rodiče „utužit“ a náležitě připravit na častější hlídání. Nezatracuje ještě ale myšlenku, že v červnu se jim poukaz vrátí zpět s tím, že rodiče, jako všichni důchodci, zkrátka nestíhají a ať ho využijí pro cestu s dětmi oni.

Po oficiální části v sídle NN jsme společně poobědvali v blízké plzeňské restauraci, kde se v přátelské atmosféře probírala nejen výhra, ale došlo i na „bouchání“ nárazníků, takže jsme probrali i některé pracovní otázky. Touto cestou opětovně všem třem pánům děkuji za velmi příjemné posezení a jsem ráda, že jsem je osobně poznala!

Za celou naši společnost popřejme vylosovaným kolegům příjemné a pohodové využití zasloužené výhry.

Text: Věra Drncová
Foto: NN pojišťovna

Legiovlak v Plzni

Dopoledne 8. prosince 2016 byly na 4. nástupišti plzeňského hlavního nádraží představeny dva nejnovější přírůstky takzvaného Legiovlaku, který jako připomínku legionářské historie provozuje Československá obec legionářská.

Projekt byl po přípravách, započatých v roce 2011, uveden v život o tři roky později a od té doby vlak křižuje česká – a od příštího roku i slovenská města, kde touto netradiční formou přibližuje část československé historie přímo spojenou se vznikem samostatného československého státu.

Z pochopitelných důvodů, počínaje jiným rozchodem u nás než v Rusku a nedostupností dobového vozidlového parku, vlak není tvořen historicky přesnými vozidly a ani v žádném případě nemá ambici být historicky věrnou kopií konkrétního vojenského „ešalonu“, který před sto lety brázdil koleje Transsibiřské magistrály. Vlak svým provedením „pouze“ co nejvíce navozuje dobovou atmosféru a podmínky. Proto interiéry vozů představují všechny jejich používané typy, od sanitních až po velitelská stanoviště.

Vozidla představená v Plzni reprezentují dvě chybějící části Legiovlaku, a to salonní vůz a především vlastní parní lokomotivu. Opět se z pochopitelných důvodů nejedná o dobová vozidla, neboť dvounápravový salonní vůz byl vyroben v Maďarsku v roce 1919 a lokomotiva 433.025 dokonce až po 2. světové válce v Československu. Zatímco salonní vůz byl představen v podobě po kompletní renovaci, tak parní lokomotiva ve stavu, kdy jí důkladná oprava a zprovoznění teprve čeká.

Slavnostní akt, při kterém došlo k podepsání několika smluv, se odehrál právě v salonním voze a zúčastnili se ho zástupci Československé obce legionářské, Českých drah, ČD Cargo, SŽDC a plzeňského Iron Monument Clubu (IMC), který s legionáři úzce spolupracuje na renovaci vozidel a též zajistil pořízení parní lokomotivy 433.025.

Slavnostní souprava byla kromě těchto dvou vozidel tvořena ještě historickým bufetovým vozem řady Bam a parní lokomotivou 313.902 IMC. Posledním chystaným vozidlem Legiovlaku by měla být replika obrněného vozu Zaamurec, který byl také legionáři v Rusku používán.

Legiovlak by měl česká i slovenská města navštěvovat až do roku 2020, přičemž jen za rok 2015 ho navštívilo 115 000 návštěvníků a v roce 2016 již 175 000. Z toho bylo 25 000 školáků a studentů; optimistické odhady před rozjezdem projektu jich prorokovaly maximálně 100 000 ročně.

Text a foto: Martin Boháč

Personální oddělení odpovídá

Dotaz: Od kdy bude možno si prodloužit prolongaci zaměstnaneckých In karet?

K prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2017 (dále jen „jízdní výhody“) je stanoveno období od **1. ledna do 28. února 2017.**

Držitelé jízdních výhod (dále jen „držitelé“) v uvedeném termínu uhradí příslušnou prolongační částku pro rok 2017. Provedením úhrady prolongační částky je prodloužena platnost aplikace železniční průkazka na In Kartě na další období. **Prolongační částka uhrazená pro rok 2016 je platná do 28. 02. 2017.**

Tarifem jízdného a **přepravného** pro přepravu zaměstnanců akciové společnosti České dráhy, zaměstnanců státní organizace Správa železniční dopravní cesty, zaměstnanců Ministerstva dopravy a Drážního úřadu, podílejících se na zabezpečování a provozování drážní dopravy, jsou stanoveny prolongační částky **pro rok 2017** pro zaměstnance i rodinné příslušníky zaměstnanců (manželé, manželky, registrovaní partneři) **ve výši 1000 Kč**, pro děti zaměstnanců **ve výši 500 Kč.**

Dále byly pro rok 2017 stanoveny i další přepravní podmínky, o kterých budeme naše čtenáře informovat podrobněji v lednovém čísle Cargováku.

Dotaz: Omezuje železnice DB AG použití zaměstnaneckých jízdenek FIP?

Ano, je to pravda, toto omezení platnosti jízdenek FIP ve vybraných vlacích osobní přepravy společnosti DB AG není zavedeno poprvé. V současné době již známe přehled vybraných vlaků společnosti DB AG platný od 11. prosince 2016 do 10. června 2017, který byl již zveřejněn v prostředí portálu ČDC. Každému zaměstnanci, kterému bude na příslušném personálním pracovišti jízdenka FIP na tratě DB AG vydána, dáme i uvedený přehled vybraných vlaků.

Další podrobnější a bližší informace získají zaměstnanci v prostředí portálu ČD Cargo, umístění stránky: Interní normy/PER-personální/Směrnice/Oblast zaměstnaneckých benefitů/Zaměstnanecké jízdní výhody/Informace k oblasti zaměstnaneckých zahraničních jízdních výhod.

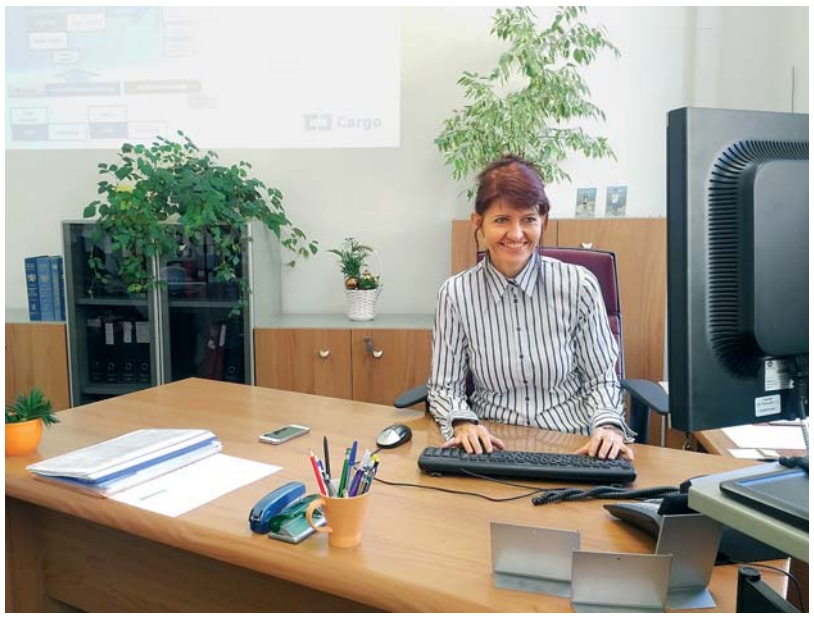
Představujeme jednotky organizační struktury ČD Cargo (11. část)

OPT Olomouc

Obchodní případ je ukončen, když je zákazník spokojený a peníze jsou na účtu. A nejen o to, aby všechny faktury byly správně vystavené a zákazník za naše služby mohl zaplatit, se stará jednotka organizační struktury s názvem Odúčtovna přepravních tržeb (OPT).

Odúčtovna přepravních tržeb ČD Cargo vznikla 1. prosince 2007. Navazuje na bohatou tradici organizačních jednotek, které se v minulosti zabývaly fakturací a dalšími podobnými činnostmi. K těmto jednotkám patřila KPT (Kontrola přepravních tržeb) Litoměřice, Stod a Olomouc nebo KMŽP (Kontrola mezinárodních železničních přeprav) Olomouc. Samotná OPT vznikla k 1. červenci 2004 integrací všech uvedených jednotek, tehdy se zde však odúčtovávaly tržby nejen z nákladní, ale i z osobní přepravy. Zajímavou historii má i budova, kde dnešní OPT sídlí. Objekt na Vídeňské ulici čp. 15 byl postaven již v roce 1890 na náklady města a v roce 1895 sem bylo nastěhováno Ředitelství státních drah. V roce 1925 pak byla pro potřeby ředitelství v těsném sousedství, na Nerudově ulici, postavena další budova.

Ale dost historie, přenesme se do současnosti a řekněme si, že OPT má nyní 116 zaměstnanců, z čehož je 96 žen. V průběhu existence totiž díky nasazení nových informačních systémů, zavádění tzv. automatizované rekalkulace a dalším racionalizačním opatřením muselo OPT opustit více než 110 pracovníků. Jednotlivé aktivity jsou primárně rozděleny do čtyř oddělení. Podívejme se nyní na jejich činnost podrobněji. Nejpočetnější je oddělení kontroly a rekalkulace, které je dále rozčleněno na skupiny dle jednotlivých druhů zpracovávaných činností (skupiny dovoz, vývoz, vnitro, průvoz, kombi a skupina služby). Je to proto, že každý druh zpracování má svá specifika. Například pracovníci věnující se tranzitu navíc pořizují vstupní data o těchto přepravách (nejsou pořizována do CNP ve stanicích ani zákazníkem elektronicky). Primární činností oddělení je shromažďování dat o přepravách a službách s přepravou souvisejících z provozních informačních systémů, kontrola a audit dat, rekalkulace a zpracování podkladů k fakturaci a účtování přeprav, vlečkových služeb, doplňkových činností apod. Druhé nejpočetnější je pak oddělení urovnání a odúčtování, které zajišťuje účetní a finanční urovnání inkasovaného přepravného s ostatními dopravci (dle vyhlášky UIC 304), řeší nakupované výkony a služby a v neposlední řadě provádí operace spojené s odúčtováním vozů. Tu méně příjemnou činnost tohoto oddělení pak představuje agenda reklamací vystavených faktur. I když je nutné říci, že jejich počet rok od roku klesá.

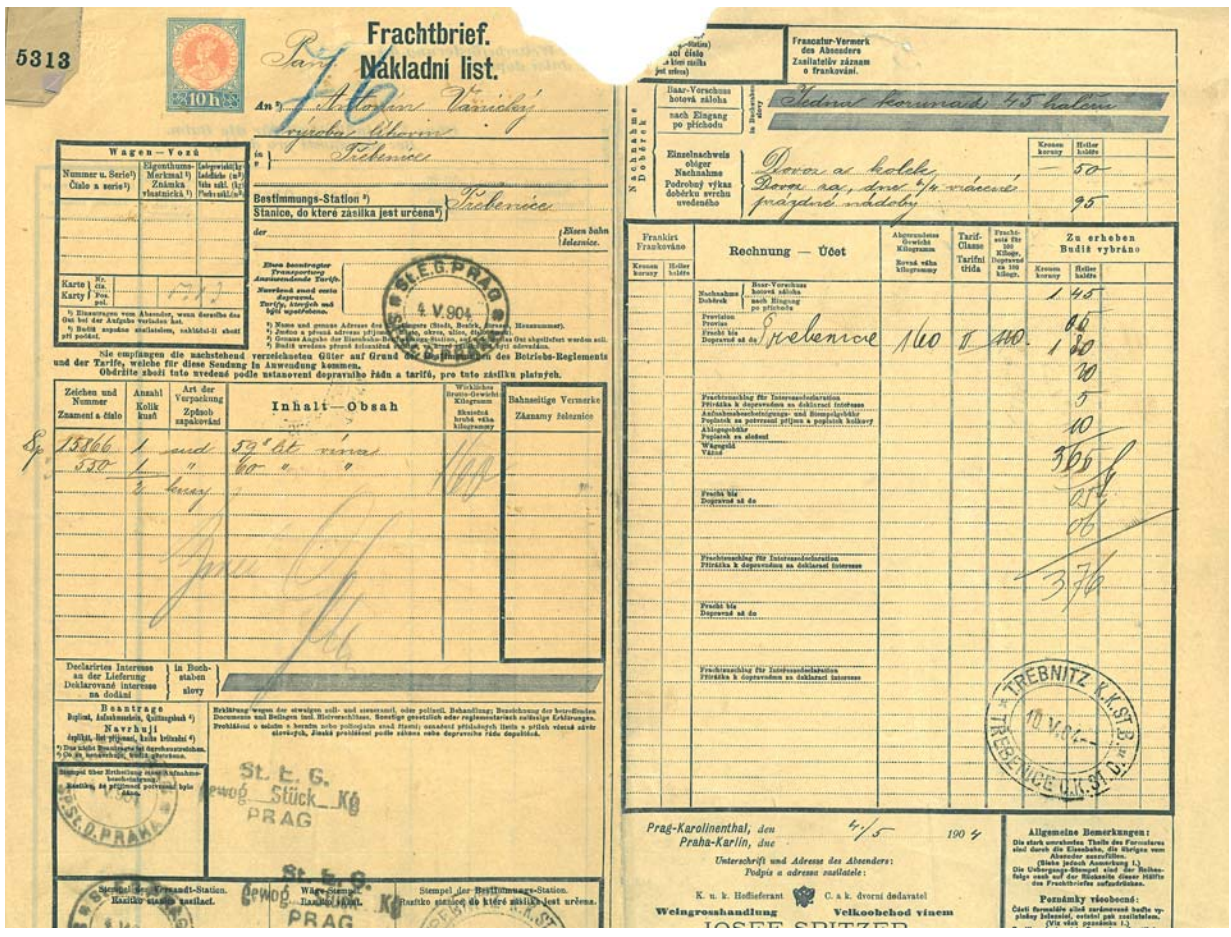


Ředitelka OPT Olomouc Ing. Sylva Kubátová **Foto: archiv ČD Cargo**

Oddělení účtování a clearingu je rozděleno do dvou skupin, z nichž první zajišťuje agendu saldokonta odběratelů ČD Cargo (zpracování plateb, zápočtů, upomínání, penalizace) a zajišťuje zákaznický servis v oblasti fakturace. Druhou skupinu tvoří pracovníci účtárny přepravních tržeb. Poslední oddělení smluv a zákaznické podpory plní rovněž důležitou úlohu. Mimo jiné sem spadá agenda uzavírání smluv o centrálním zúčtování a elektronické fakturaci, správa databáze zákazníků v DOOD nebo zajištění podpory při výměně datových souborů s obchodními partnery. Zároveň jsou zde zpracovávány smlouvy z IS OSCAR pro potřeby auditu dat a rekalkulace na OPT.

Možná se vám bude zdát popis organizační struktury a činností příliš složitý, tak ho na závěr článku zjednodušme následujícím schématem:

shromáždění podkladů pro fakturaci – vystavení faktury – kompletace a odeslání faktury – sledování salda.



Historický nákladní list **Foto: sbírka Michal Roh**

Ředitelkou OPT Olomouc je od 1. září 2011 Ing. Sylva Kubátová.

Sylva Kubátová se narodila v roce 1971. Vystudovala nejprve Střední průmyslovou školu stavební v Lipníku nad Bečvou a poté vysokou školu dopravy a spojů v Žilině, obor Management a ekonomika dopravy a spojů. Po úspěšném absolvování vysoké školy nastoupila k tehdejším Českým drahám, na KMŽP Olomouc, kde si vše prošla téměř od píky. Zabývala se pohledávkami, vztahy se zákazníky, pracovala i jako účetní. V říjnu 2008 přešla k ČD Cargo na pozici odborného poradce ředitele OPT. 1. září 2011 se pak stává ředitelkou této organizační jednotky. Sylva Kubátová je vdaná, má dvě děti. K jejím koníčkům patří rodina, sport, zkrátka aktivní způsob života.

Ing. Sylvě Kubátové patří závěrečná dvojice otázek našeho seriálu.

Mohla byste nám činnosti OPT nějak kvantifikovat?

Měsíčně zpracujeme okolo 50 tisíc zásilek, což představuje cca 150 tisíc vozů nebo si lze pod tím také představit 5,3 milionů tun přepraveného zboží. Průměrný měsíční počet vystavených faktur se pohybuje okolo 15 tisíc a vztahuje se ke všem službám, které ČD Cargo poskytuje svým zákazníkům. Za zmínku určitě stojí skutečnost, že téměř 94 % těchto faktur je distribuováno našim zákazníkům pouze v elektronické podobě. Největší efektivity jsme dosáhli při fakturaci přeprav díky změně technologie a vývoji IS. Celý proces od zpracování vstupních dat až po vystavení faktury jsme zkrátili na třetinu, což jsou cca 3 dny.

Rok 2016 se chýlí ke konci. Jaké úkoly stojí před OPT v následujícím roce?

Rozhodně musíme i nadále zabezpečovat komplexní fakturaci všech služeb poskytovaných naší společností, včetně odpovídajícího účetního zachycení a tvorby datové základny pro firemní controlling. V příštím roce se má ČD Cargo zaměřit na sledování a vyhodnocování většího detailu realizovaných služeb. Očekávám proto naše aktivní zapojení při aplikaci plánovaných změn v oblasti sledování a vyhodnocování obchodních případů. Jelikož se mohu na své kolegy plně spolehnout, věřím, že se nám podaří i v měnícím se prostředí námi vykonávané činnosti zabezpečit v odpovídajícím rozsahu a kvalitě ke spokojenosti externích i interních partnerů OPT.

Budova ve Vídeňské ulici v Olomouci, ve které sídlí Odúčtovna přepravních tržeb ČD Cargo **Foto: archiv ČD Cargo**

Před vystavením faktury je nutné shromáždit veškeré podklady, např. nákladní listy. Jana Moudrá pracuje jako specialista v oblasti tržeb v oddělení kontroly a rekalkulace. **Foto: archiv ČD Cargo**

OPT má veškeré personální činnosti zajištěny regionální pobočkou personálního pracoviště oddělení O10/1 GŘ ČD Cargo v Olomouci, v budově hlavního nádraží ČD, v Jeremenkově ulici 103/23e. V případě emailové komunikace doporučujeme využít zástupné emailové schránky:

O10persOLCPJ@cdcargo.cz. Personalistky, paní Alena Přivřelová (mobil 602 269 301) a paní Alena Bělovská (mobil 602 242 831) již byly představeny na společné fotografii u PJ Ostrava a PJ Česká Třebová.

Michal Roh

Předvánoční setkání

Již tradičně je v posledních letech předvánoční setkání zaměstnanců ČD Cargo koncipováno formou divadelního muzikálového představení, s následným rautem. Letos jsme se sešli ve čtvrtek 8. prosince 2016 v pražském divadle Broadway.

Upoutávka na muzikálové představení

Ani bezmála osm stovek míst v hledišti divadla bohužel nestačilo pokrýt každoročně narůstající zájem o tuto společenskou akci. Letošní zastoupení bylo opravdu reprezentativním vzorkem ČD Cargo ze všech organizačních jednotek, včetně zahraničních zastoupení a nesmíme opomenout ani kompletní účast vrcholového vedení ČD Cargo, v čele s předsedou představenstva Ivanem Bednárikem.

Tomu muzikálové jeviště patřilo jako prvnímu. Pozdravil z něj všechny přítomné, poděkoval za odvedenou práci v roce 2016 a samozřejmě popřál i krásné a pohodové blížící se vánoční svátky. Potom již všichni napjatě očekávali zahájení muzikálového představení. Před tím si ještě připomeňme předchozí představení, které jsme mohli již v divadle Broadway shlédnout. V roce 2014 to byl vánoční titul s písněmi Janka Ledeckého „Vánoční zázrak“, o rok později potom muzikál podle klasické předlohy „Tři mušketýři“ s písněmi Michala Davida. Letošní volba padla na úspěšnou muzikálovou komedii s největšími hity Václava Neckáře „Mýdlový princ“. Podle reakcí diváků v sále, to byla volba opravdu zdařilá. K báječné a tolik potřebné oddychové atmosféře v předvánočním shonu přispěli samozřejmě i hlavní protagonisté představení, ze kterých musíme zmínit zejména Martina Dejdara, v hlavní roli nezaměstnaného herce Martina Marka, učitelku Jitku Schneiderovou, majitele reklamní agentury Boba Valentu, v podání Václava Kopty či talentovanou Natálii Grossovou, v dětské roli Kláry. Nezapomenutelné byly též taneční kreace v podání muzikálové „company“.

A tak se nelze příliš divit, že neutuchající potlesk po představení téměř nedovolil hercům opustit jeviště. Teprve opakované „děkovačky“ a přídavky, spolu s lákavou vůní připraveného rautu linoucí se z foyer divadla, umožnily hercům opustit jeviště k zaslouženému odpočinku v šatně.

V hlavní roli zářil Martin Dejdar

Již zmiňovaný raut s vybranými lahůdkami jen dokreslil příjemnou atmosféru celého večera. Při sklence lahodného vína tak mnozí ještě dlouho diskutovali nejen o vydařeném představení, ale i o blížících se vánočních svátcích a přípravách na ně.

Z vydařeného večírku odcházel každý nejen s pěkným kulturním a gastronomickým zážitkem, ale na památku si mohl odnést i originální momentku. Při samotném odchodu z divadla potom ještě malý dárek v podobě originální vánoční „cargočokolády“.

Ze spokojených výrazů kolegů si dovolím soudit, že akce byla vydařenou symbolickou tečkou za letošním rokem ve společnosti ČD Cargo.

Zdeněk Šiler

ČD Cargo podporuje železniční nostalgii

Úzkorozchodná dráha Třemešná ve Slezsku – Osoblaha je poslední „úzkou“ provozovanou Českými dráhami. Dopravu nostalgických a výletních vlaků po této trati však již delší dobu organizuje a zajišťuje dopravce Slezské zemské dráhy.

Více informací o úzkorozchodce se můžete dozvědět v cestopise, jehož první díl byl uveřejněn v listopadovém Cargováku.

První parní jízdy v novodobé historii Osoblažky se uskutečnily v říjnu 1998 v rámci oslav 100. výročí zahájení provozu. Součástí oslav byla i jízda zvláštního smíšeného vlaku pro fotografy. Na podvalnících v něm byl zařazen vůz řady Es. Další jízdy již organizovala 1. parní úzkorozchodná společnost, která za přispění Moravskoslezského kraje zakoupila z Rumunska parní lokomotivu „Rešicu“ U 46.002. Zároveň s lokomotivou byly z Rumunska dovezeny vysokostěnné vozy řady Ias, které byly osazeny lavicemi pro cestující. Pravidelný parní provoz byl na Osoblažce zahájen 1. května 2005. Soupravu dvou „Iasů“ a pivního vozu doplňoval za špatného počasí zavřený vůz Balm/ú zapůjčený od Českých drah. Lokomotivní i vozový park byl následně rozšiřován o další vozidla. Sezóna 2007 znamenala změnu, resp. přejmenování dopravce na Slezské zemské dráhy o.p.s.

Turistický vlak Slezských zemských drah **Foto: Pavel Schreier**

Vozidlový park Slezských zemských drah nyní čítá dvě parní a jednu motorovou lokomotivu a celkem sedm vozů různé stavby. Z těch nejzajímavějších můžeme jmenovat pivní vůz vzniklý přestavbou z rumunské „Zetky“ vyrobené roku 1895 nebo generátorový vůz postavený z brzdicího vozu D/ú. Běžná údržba vozidel je prováděna v remíze a přilehlém areálu dopravce v Třemešné ve Slezsku, větší opravy a revize vozů jsou pak prováděny v Krnovských opravnách a strojírnách. Úzkorozchodná vozidla jsou do opravy odesílána na zvláštním voze řady Smmp s namontovanými kolejnicemi. Přepravu tohoto neobvyklého „zboží“ zajišťuje již tradičně ČD Cargo. Jedná se o mimořádnou zásilku, jejíž jízda musí být vždy projednána a pro niž platí zvláštní podmínky. V roce 2015 byly tímto způsobem přepraveny tři vozy, v letošním roce dva vozy.

2. června 2016 dojel do stanice Třemešná ve Slezsku vůz Smmp, na kterém byl naložen výletní vůz pro imobilní cestující Ca/ú 33 o hmotnosti přes 10 tun. Základem pro konstrukci tohoto vozu byl rám čtyřosého zavřeného vozu původem od maďarských železnic. Rekonstruován byl v krnovském Olpasu, stejně jako předcházející vozy Ca/ú 31 a Ca/ú 32. Oproti prvním dvěma výletním vozům byl v tomto voze jeden „oddíl“ upraven pro možnost převozu imobilních cestujících.

Manipulační vlak Mn 80832 se za hustého deště blíží do stanice Třemešná ve Slezsku. Hned za lokomotivami je řazen speciální vůz řady Smmp s historickým vozidlem Slezských zemských drah.

14. prosince byl ze stanice Třemešná ve Slezsku odvezen další vůz do opravny v Krnově. Tentokrát se jednalo služební vůz řady D/ú. V průběhu příštího roku se počítá s přepravou dalších tří vozů.

Letošní přeprava se uskutečnila za výhodných podmínek, neboť ČD Cargo si je vědomo své společenské odpovědnosti a nutnosti podporovat železniční nostalgii a železniční turismus. Ze spokojených cestujících se mohou stát spokojení zákazníci.

Vykládka historického osobního vozu na čelní rampě vybavené úzkorozchodnými kolejemi

Text a foto: Michal Roh

Zájmy a záliby zaměstnanců ČD Cargo (3)

K tanci a poslechu hraje CARGOBAND

Prosincové pokračování našeho seriálu nás zavede mezi hudebníky. Tři zaměstnanci ČD Cargo, jeden výpravčí SŽDC a vokalistka, která je zároveň uměleckou vedoucí, to je hudební skupina CARGOBAND.

Před pár lety se několik železničářů z východních Čech, z okolí Žamberka, s kytarou, basou, akordeonem a violoncellem, dalo dohromady a vytvořilo s tichou podporou ředitele provozní jednotky Česká Třebová, pana Miloše Mazury, hudební skupinu CARGOBAND. Z názvu kapely je zřejmé spojení železnice a rytmu. Ale společných jmenovatelů je více, třeba krása nebo pravidelnost. Nejen hudba, ale i železnice má svůj rytmus.

Představme si nyní členy CARGOBANDu. **Kytaristou** a zároveň i pomyslným lídrem je Leoš Sejbal, vedoucí skupiny technologie v PJ Česká Třebová. Na **violoncello** hraje systémový specialista odboru podpory prodeje Jiří Vorel a vedoucí provozního pracoviště Týniště nad Orlicí Jaroslav Plevák hraje na **akordeon** nebo **rytmické nástroje**. Dalším, a zároveň i posledním železničářem ve skupině, je výpravčí a rovněž **basista** Vladimír Volf, který si ovšem zahraje i na **foukací harmoniku.** Ženy ve skupině zastupuje **vokalistka** a **klávesistka** Hana Langrová. Co jsem zaslechla, má kapela své věrné příznivce a za dobu svého působení si vydobyla dobré renomé. Byla by škoda toto zajímavé hudební těleso nepředstavit ostatním. Proto jsem kolegovi Jiřímu Vorlovi položila několik otázek.

Jirko, mohl bys našim čtenářům prozradit, jak dlouho už se v tomto složení scházíte? A co vlastně stálo za tím, že jste založili kapelu?

Já jsem do kapely přišel jako poslední někdy před třemi lety, když mě můj dlouholetý kolega Sejbal přizval s mým violoncellem jako doplnění „symfonické složky“, jak říká. Takže u založení kapely jsem nebyl, ale kolegy k tomuto kroku bezpochyby vedlo přání si občas společně zahrát a zúročit tak roky strávené v hudební škole nebo samostudiem.

Kde se s CARGOBANDem můžeme potkat?

Naše muzikantská kapela hraje hlavně v okolí Žamberka. Donedávna jsme hráli v kulturním zařízení v blízkosti slavného historického bleskosvodu kněze a vynálezce Prokopa Diviše v Helvíkovicích. Dnes se setkáváme v kulturním „apartmá“ restaurace v Dlouhoňovicích. Můžeme se i pochlubit hraním k určitým příležitostem pořádaným například obecním úřadem.

Jaký hudební žánr je kapele nejbližší?

Je to taková klasika k zábavě a tanci – trampské písničky, country, něco národního, pásma polek nebo valčíků.

Zleva: Leoš Sejbal, Vladimír Volf, Jiří Vorel, Hana Langrová a Jaroslav Plevák

Skladatelé jsou taky taková směs – – Tučný, Nedvěd, Janda, Uhlíř, Šlitr, Rytíř, Daněk a mnozí zahraniční. Nebo jde o zlidovělé písničky, či „songy“ převzaté. Ke konci koncertu zejména třeba před Vánocemi pak závěr tvoří oblíbená pásma z polek nebo valčíků, kterým dominuje akordeon pana Pleváka. Mně osobně se na violoncello lépe doprovázejí písničky s pěknou melodií než s výrazným rytmem. S paní vedoucí proto většinou na závěr „dáváme“ Yesterday od Beatles.

Michala Bílková

Mimořádné události na železnici (6)

V minulém čísle Cargováku jsme se seznámili se skupinou mimořádných událostí, jejíž podstatou je nedovolené opuštění styčné plochy kola vozidla temene kolejnice, tedy s vykolejením. Již bylo zmíněno, že vykolejení je dlouhodobě nejpočetnější skupinou mimořádných událostí v celkové evidenci.

Dle rozsahu následků mimořádných událostí může být vykolejení rovněž tou nejzávažnější skupinou, a to závažnou nehodou. Dnes si blíže připomeneme některé konkrétní nehody, které se staly za dobu existence naší společnosti.

9. března 2010 v 8:34 hod došlo při vjezdu vlaku Pn 66681 z 1. traťové koleje od stanice Prackovice nad Labem na 5. staniční kolej stanice Lovosice k vykolejení 29. (předposledního) loženého vozu na výhybce č. 56, k jeho vzpříčení a následnému přetržení vlaku mezi 28. a 29. vozem. K dalšímu přetržení došlo mezi 13. a 14. vozem. V místě vykolejení byl silně poškozen železniční svršek a byla přerušena veškerá železniční doprava. Na základě rozboru zjištěných skutečností a jejich porovnáním se vztažnými skutečnostmi stanovenými technickými předpisy, určenými technickými normami a vnitřními předpisy provozovatele dráhy a provozovatele drážní dopravy, bylo konstatováno, že **je nutné odlišit bezprostřední příčinu vykolejení vozu od vzniklé škody velkého rozsahu. Bezprostřední příčinou vzniku mimořádné události,** vykolejení drážního vozidla, **byl ukroucený ložiskový čep dvojkolí vozu** (řady Falls, 11. skupiny, typu 9-401.0), vlivem závady nápravového ložiska. Odpovědnost za vzniklou škodu, která přesáhla hodnotu 32 milionů Kč, byla v poměru 50/50 rozdělena mezi provozovatele dráhy a provozovatele drážní dopravy. Provozovatel drážní dopravy je ze zákona mimo jiné odpovědný za technický stav drážních vozidel a provozovatel dráhy za bezpečné provozování dráhy. Šetření mimořádné události prokázalo, že provozovatel dráhy provozoval technické zařízení, které sloužilo k odhalování skrytých vad na drážních vozidlech (horkých ložisek za jízdy vlaku) a přesto došlo k jízdě vlaku s horkým ložiskem přes toto zařízení, aniž byl vadný vůz z vlaku vyřazen. Včasným zjištěním a vyřazením vadného vozu by nedošlo k mimořádné události ve smyslu odstavce (2), § 49, zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění – vykolejení vozu za jízdy vlaku s následnou škodou velkého rozsahu.

Obdobná mimořádná událost se stala 20. května 2012, kdy ve 23:38 hod za jízdy vlaku Pn 66375 mezi stanicemi Štětí a Liběchov došlo k vykolejení pěti ložených drážních vozidel řazených jako 23. až 27. za lokomotivou. Přepravovaným materiálem bylo hnědé uhlí. Rozsáhle byl poškozen železniční svršek i spodek, zařízení trakčního vedení a zabezpečovací zařízení v obvodu stanice Liběchov. Drážní vozidlo řazené jako 23. za lokomotivou bylo převráceno na bok. Součásti a materiál z tohoto drážního vozidla poškodily osobní automobil, který stál na polní cestě vedoucí ke stavědlu č. 2 v Liběchově. **Příčinou vzniku této mimořádné události byl lom čepu nápravy dvojkolí** typu 409, vlivem závady předního nápravového ložiska (únavový lom vnitřního kroužku předního nápravového ložiska). Odpovědnost za vznik má ČD Cargo, jako držitel drážního vozidla. Výsledná škoda z této závažné nehody přesáhla částku 48 milionů Kč.

Liběchov 20. května 2012

U předchozích mimořádných událostí došlo vlivem závady na nápravovém ložisku k ukroucení čepu nápravy. Další závažná nehoda však byla způsobena trošku jiným typem technické závady na drážním vozidle. 29. června 2015 došlo za jízdy vlaku Nex 146893 přes stanici Prosenice k vykolejení loženého 18. drážního vozidla za lokomotivou druhým podvozkem ve směru jízdy. Vlivem jízdy ve vykolejeném stavu došlo k rozsáhlému poškození železničního svršku v dotčené stanici. **Příčinou vykolejení byl lom čepu nápravy drážního vozidla** zahraničního držitele, který má současně odpovědnost za vznik této závažné nehody. Velkou zvláštností je, že k ulomení čepu nápravy došlo mezi stanicemi Hranice na Moravě a Drahotuše a vlak bez negativních vlivů na infrastrukturu pokračoval v další jízdě až do místa vykolejení v Posenicích, přičemž bez ulomeného čepu zadní nápravy předmětného drážního vozidla po místo vykolejení ujel vzdálenost 17 683 m. Škoda způsobená touto mimořádnou událostí přesáhla částku 22 milionů Kč.

Choťovice - Převýšov 14. září 2014

Předchozí uvedené mimořádné události jsou svým způsobem typické pro závažné nehody způsobené technickou závadou na drážních vozidlech. Obdobných mimořádných událostí evidujeme více, ne vždy naštěstí škoda přesáhne limitní hranici závažné nehody, tedy částku 5 milionů Kč.

Závažná nehoda však může být způsobena také technickou závadou na provozované dopravní cestě. Příkladem toho je mimořádná událost ze 14. září 2014, kdy ve 21:13 hod došlo za jízdy vlaku Pn 66399 mezi stanicemi Choťovice a Převýšov k vykolejení celkem 15 drážních vozidel. Vlivem vykolejení došlo k značnému poškození zařízení infastruktury, drážních vozidel a přepravovaného nákladu. **Příčinou vzniku této mimořádné události bylo překročení mezních hodnot převýšení a zborcení koleje**, včetně nedovolené náhlé změny převýšení koleje. Odpovědnost za vznik má provozovatel dráhy. Vzniklá škoda z této mimořádné události dosahuje téměř 8 milionů Kč.

Bohužel evidujeme také závažné nehody, které materiální škodou nedosahují závratných částek, ale v jejich důsledku došlo k těžké újmě na zdraví zaměstnance s následkem smrti. Příkladem toho je mimořádná událost z 12. září 2011, kdy při posunu ve stanici Slatiňany došlo v 7:53 hod k vykolejení sunutého posunového dílu přes nesklopenou výkolejku. Posunový díl jel ve vykolejeném stavu 24 metrů. Při mimořádné události došlo k pádu posunovače jedoucího na stupačce pro posunovače, umístěné na zadním čele prvního sunutého vozu vlevo ve směru sunutí, pod druhý vykolejený vůz. Posunovač po převozu do nemocnice zemřel. **Příčinou vzniku této závažné nehody bylo udělení souhlasu k posunu bez předchozího správného postavení posunové cesty.** Odpovědnost za vznik je na straně provozovatele dráhy.

Mimořádných událostí charakterizovaných jako vykolejení skutečně není málo. Velmi stručně jsme se věnovali jen několika závažným nehodám. Obzvláště v těchto případech je šetření mimořádných událostí velmi náročné. Vyžaduje velké časové zatížení, vysokou odbornou způsobilost a pečlivost osob podílejících se na vyšetřování. Z výsledků šetření vyplývá, že problematice vykolejení je stále potřeba věnovat patřičnou pozornost a přijímat vhodná opatření k předcházení vzniku těchto mimořádných událostí.

Text: Jan Hnilica
Foto: archiv ČD Cargo

Zvláštní zpráva Evropského účetního dvora (3. díl)

pokračování z minulého čísla

Například průměrná přepravní rychlost nákladních vlaků v Polsku v roce 2014 činila podle tohoto auditu 22,7 km/h. Analýza však ukázala, že situace je výrazně lepší na některých železničních nákladních koridorech, kde průměrná rychlost dosahuje 50 km/h. To se již blíží průměrné rychlosti nákladních vozidel (kolem 60 km/h).

Průměrná rychlost nákladních vlaků na koridorech je sice vyšší než ve zbytku sítě, nicméně při auditu bylo zjištěno, že v praxi železniční nákladní koridory v prvním roce fungování podporovaly železniční nákladní dopravu jen v omezeném rozsahu, a že pro ně platí mnoho výše popsaných nedostatků. Jedná se zejména o následující situace:

a) Počet a kvalita nabízených předem plánovaných tras pro nákladní vlaky a časový rozvrh pro žádosti o trasu prostřednictvím jediných kontaktních míst nejsou přizpůsobeny potřebám nákladní dopravy. O předem plánované trasy pro nákladní vlaky je třeba žádat s přibližně ročním předstihem, což je v odvětví železniční nákladní dopravy příliš brzy, aby se to dalo předjímat. Existuje však určitá rezervní kapacita pro plánování provozu *ad hoc*, které umožňuje o trasu žádat asi dva měsíce předem.

b) Pravidla pro provoz na evropských železničních nákladních koridorech jsou tatáž, jaká uplatňují provozovatelé infrastruktury ve všech členských státech (s výjimkou Spojeného království). Tato pravidla znevýhodňují nákladní vlaky, pokud v síti dojde k narušení provozu, přednost dostává osobní doprava.

Dále bylo zjištěno, že pravidla a postupy, jimiž se devět železničních nákladních koridorů řídí, nejsou sladěna ani na jednotlivých koridorech, ani mezi nimi. Bohužel legislativa závazně nestanovuje podmínky společného postupu pro nákladní koridory. To provozu železniční nákladní dopravy v Evropě nenapomáhá – viz příklady níže:

Příklady nesladěných pravidel: železniční nákladní koridory: 4 Atlantský, 7 Východní a 9 Česko-slovenský

Na **železničním nákladním koridoru 4**, který zahrnuje Portugalsko, Španělsko a Francii, se předem plánované trasy pro nákladní vlaky nabízejí sedm dní v týdnu ve Španělsku a Portugalsku, zatímco ve Francii jsou k dispozici pouze pět dní v týdnu, kvůli údržbě sítě a omezeným provozním hodinám terminálů.

Lhůta, v níž může provozovatel železniční nákladní dopravy požádat o rezervní kapacitu, činí 60 dní před odjezdem vlaku na **železničním nákladním koridoru 7**, který zahrnuje Českou republiku, Rakousko, Slovensko, Maďarsko, Rumunsko, Bulharsko a Řecko, ale 30 dní před odjezdem na **železničním nákladním koridoru 9**, který zahrnuje Českou republiku a Slovensko. Tento rozdíl platí i na území jediného členského státu.

Správní rady všech koridorů tento stav vyřešily tak, že se v říjnu 2015 dohodly uplatňovat jednotnou lhůtu 30 dní, která začne platit až od roku 2017.

Milan Koska

Ze zahraničí

PORTUGALSKO

Portugalské železnice slaví 160 let

První železniční jízda v Portugalsku se uskutečnila dne 28. října 1856 mezi Lisabonem a Carregado. V této době neexistovaly dobré silnice a tak cesta mezi Lisabonem a Portem trvala nejméně pět dní a poštovnímu vozu minimálně 34 hodin. Rozšíření železnice v Portugalsku změnilo vývoj země a CP (Portugalské železnice) dnes provozují dopravu na cca 2 600 km tratí širokého „iberijského“ rozchodu.

RAKOUSKO

Dojde ke zdvojkolejnění spojení mezi Rakouskem a Slovinskem (Graz–Maribor)

Slovinské Ministerstvo infrastruktury a Rakouské Ministerstvo dopravy, inovací a technologie podepsaly dne 20. října dohodu o modernizaci a zdvojkolejnění tratě Graz – Maribor v letech 2017 – 2021 v hodnotě 192 milionu eur. To má za cíl zvýšit kapacitu z 63 na 84 vlaků za den a snížit cestovní čas ze 70 na 45 min. Úsek Graz – Maribor je součástí historické hlavní tratě Südbahn z Vídně do Terstu, kdy po druhé světové válce byla v roce 1956 druhá kolej odstraněna z důvodu poklesu nákladní dopravy. Na rakouské části mezi Štýrským Hradcem a státní hranicí je v současnosti zdvojkolejněno zhruba 29 km ze 49,5 km, zatímco celý slovinský úsek je jednokolejný. Rakouský úsek je elektrifikován 15 kV, 16 2/3 Hz a slovinský 3 kV.

EVROPA – ASIE

Pilotní kontejnerový vlak z Číny do Rigy úspěšně realizován

Dne 5. 11. dorazil do Rigy první vlak z Yiwu, rychle se rozvíjejícího milionového města ležícího nedaleko Šanghaje. Spoj byl zorganizován během 4 měsíců od podpisu smlouvy o rozvoji kontejnerové dopravy mezi Lotyšskou a Čínskou lidovou republikou. Na ruském území dosahoval vlak při své více jak 11 000 km dlouhé cestě i rychlosti až 1 200 km za den. K překládce kontejnerů s textilem, domácími potřebami a vybavením koupelen došlo v Zabajkalsku. Frekvence vlaku, na kterém se vedle čínských a lotyšských železnic podílel i TransContainer, je plánována jedenkrát za měsíc.

Michal Vítěz

Železnice v Evropě 1. díl – Rakousko

Rámcový program ÖBB pro roky 2017 – 2022 přiřkl 15,2 miliardy EUR investic do projektů železniční infrastruktury. 12. října předložilo Federální ministerstvo dopravy, inovací a technologií Rakouska v tomto znění dokument ke schválení Radě ministrů. Částka 7,7 miliardy EUR bude určena na modernizaci železničních stanic, železničních nákladních terminálů, výstavbu Park & Ride zařízení, pro zlepšení mobilních a bezdrátových sítí a pro snížení hladiny hluku.

Brennerský průsmyk je jedním z několika posledních míst, kde se lze setkat s vlaky Ro-La loženými kamiony.
Foto: Michal Roh ml.

Na rozvoj jižní sítě, zejména výstavbu Brennerského základního tunelu, by mělo směřovat 6,5 miliardy EUR. Investice do bezpečnosti a systémů řízení provozu dosáhnou 1 miliardy EUR.

Historie železniční dopravy v Rakouské republice se datuje do konce 15. století, kdy byla vybudována soukromá lanová dráha (Reisszug) za účelem obsluhy Salcburské pevnosti. Pro „našince“ je však mnohem více známa koněspřežná dráha spojující České Budějovice s Lincem, jež byla uvedena do provozu v roce 1832, a která představuje první veřejnou železnici na evropském kontinentě. Rakouské železniční dějiny jsou s Českou republikou, z důvodů společné historie, úzce spjaty. Trať mezi městy Vídeň a Bochnia, která propojovala Dolní Rakousy přes Moravu a Rakouské Slezsko se Západní Haličí (Malopolskem), se v roce 1839 stala první parostrojní železnicí v českých zemích. Provozovala ji c. k. privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda, která byla v roce 1906 zestátněna, a její správu převzaly Císařsko-královské státní dráhy. Po rozpadu rakousko-uherské monarchie byly v roce 1923 založeny Rakouské spolkové dráhy (ÖBB, první roky existence s názvem BBÖ). Vedle období 1938 – 1945, kdy byla dráha po „anšlusu“ Rakouska provozována německými říšskými drahami, je významným novodobým mezníkem rok 2004, kdy došlo k reorganizaci ÖBB do ÖBB Holdingu AG. Za významnou událost lze považovat i dokončení nového vídeňského hlavního nádraží v roce 2012.

V Rakousku je v provozu 4 966 km tratí (což představuje 9 752 km kolejí, z kterých je 83 % elektrifikovaných). Na síti se nachází 6 335 mostů a 248 tunelů. Železniční napájecí soustava je oproti České republice jiná, a to 15 kV, 16 $^{2}/_{3}$ Hz. K infrastrukturním zajímavostem patří například horská dráha Semmering, která je považována za první skutečnou horskou železnici na světě. Trať dlouhá 41,7 km byla uvedena do provozu v roce 1853 a na její výstavbě se podílelo 20 000 dělníků. Na trati je 14 tunelů, 16 viaduktů, 118 kamenných a 11 železných mostů. Od roku 2012 se pod masivem a pod tratí buduje 27 km dlouhý úpatní tunel, který by měl být zprovozněn v roce 2024. Od roku 2008 je ve výstavbě další, a pro dopravu přes Alpy zcela zásadní tunel, tzv. Brennerský základní tunel. Jedná se o politicky citlivou záležitost – silniční doprava v této oblasti vzrostla za posledních 30 let z 3 milionů na 22 milionů tun ročně. Tunel po svém plánovaném dokončení v roce 2026 spojí rakouský Innsbruck s italským Franzensfeste a dosáhne délky 55 km.

Kromě státních ÖBB existuje v Rakousku několik dalších železničních dopravních podniků s vlastní infrastrukturou pro veřejnou dopravu. Za všechny je možné jmenovat Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb (cca 100 km tratí), Linzer Lokalbahn (provoz na 59 km tratí různých společností), NÖVOG-Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH (cca 329. km tratí včetně úzkorozchodných), Salzburger Lokalbahn (cca 37 km tratí), Steiermärkische Landesbahnen (cca 124 km tratí) nebo Stern & Hafferl Verkehrgesellschaft mbH (cca 143 km tratí).

Od roku 2007, kdy byla železniční nákladní doprava v Evropské unii plně liberalizována, se v Rakousku etablovala celá řada soukromých dopravců. Jsou to např. Cargo Service GmbH (CargoServ), který je dopravcem nejen vlaků se surovinami nebo výrobky z železáren v Linci, LTE Logistik- und Transport GmbH, který má dceřiné společnosti po celé Evropě, Steirmarkbahn Transport und Logistik GmbH, TX Logistik Austria GmbH (především přepravy Německo – Itálie) nebo Wiener Lokalbahnen. S lokomotivami téměř všech těchto dopravců se lze setkat i na kolejích SŽDC nebo ŽSR.

ÖBB Holding AG se po reorganizaci člení na tři základní akciové společnosti (osobní doprava, nákladní doprava a infrastruktura). Nákladní doprava je reprezentovaná Rail Cargo Austria do níž spadá celá řada dceřiných společností (logistika, provoz, technický servis, zahraniční subjekty v České republice, Maďarsku a dalších státech), častěji se pak můžeme setkat s označením Rail Cargo Group (RCG). Na celém Holdingu ÖBB pracuje přibližně 40 000 zaměstnanců. Na RCG, které provozuje železniční nákladní dopravu mimo jiné i v České republice, je zaměstnáno 8 260 pracovníků, evidováno je 21 445 nákladních vozů a v roce 2015 bylo přepraveno 111,1 milionů tun zboží. Rakousko je vůči železniční dopravě velmi vstřícné – v roce 2014 dosáhl její modální podíl, z pohledu přepravených tunokilometrů, 29,3 % a řadí naši sousední zemi vysoko nad evropský průměr (17,5 %).

Michal Vítěz

Nákladní vlak dopravce RCA, sestavený z jednotlivých vozových zásilek, byl zachycen nedaleko stanice Freistadt. **Foto: Michal Roh ml.**

Osoblažsko

pokračování z minulého čísla

Úzkorozchodný vláček můžete samozřejmě použít k výletům za dalšími zajímavostmi Osoblažského výběžku. Přímo na konci výběžku, v obci **Slezské Pavlovice**, se nachází chátrající zámek, jehož barokní podoba je důsledkem přestavby v polovině 18. století. Část historického jádra města **Osoblaha** je obehnána městskými hradbami. Ty jsou volně přístupné a jejich návštěvu lze spojit s prohlídkou židovského hřbitova, na kterém napočítáme přes 300 náhrobků. Ten nejstarší z nich pochází z roku 1694. Židé zde žili již ve 14. století a v roce 1865 tvořili plných 30 % obyvatelstva. Neměli bychom zapomínat, že značnou část území naší republiky osvobodila v roce 1945 Rudá armáda, takže za prohlédnutí jistě stojí i památník osvobození města, kterému dominuje dělo a několik soch. A víte, kdo v Osoblaze žil? Nejstarší rodák z českých zemí, který vstoupil na americkou půdu, konkrétně roku 1919 v Mexiku. Jmenoval se Johann Berger a Ameriku dobýval spolu s Hernánem Cortésem.

Bludný kámen u Liptaně

Slezské Versailles, aneb zámek ve Slezských Rudolticích

Na ostrohu nad tratí, u zastávky Bohušov, se nachází zbytky kdysi rozsáhlého hradu **Fulštejn**, který byl vybudován pravděpodobně v polovině 13. století Herbortem z Fulmu. Hrad byl pobořen za třicetileté války švédskými a dánskými vojsky a do dnešních dnů se tak dochovaly pouze zbytky válcové věže, brány a mostu. Poblíž hlavní silnice z Bohušova do Slezských Rudoltic se nachází chátrající hrobka německé rodiny Gebauerů. Přímo ve **Slezských Rudolticích** pak naší pozornosti nesmí uniknout původně renesanční zámek přestavěný v 18. století v barokním stylu. Říká se mu Slezské Versailles, neboť zde svého času stály čínské pagody, město liliputánů nebo areál rusalek. Po umělé prérii pobíhali indiáni a po umělém kanále pluly gondoly. Toto vše tu obdivoval i francouzský filozof Voltaire. Zámek byl díky svému majiteli Albertu Hodicovi centrem kultury. Tím je ostatně dodnes, neboť i v současné době se zde koná celá řada kulturních akcí a jsou zde i stálé výstavní expozice.

Milovníkům přírodních památek stojí za to dojít k volně přístupné pseudokrasové **Matějovické jeskyni** s 30 metry chodeb. A když už jsme u přírodních zajímavostí, pak se musíme zmínit o bludném kameni, který se nachází, spolu s dvěma menšími, jižně od obce **Liptaň**. Balvan je tvořen červenou žulou z jižního Švédska. Podobné, avšak mnohem menší kameny, je možné naleznout i na okolních polích. Pozorovat přírodní krásy lze z konstrukčně velice zajímavé rozhledny na **Hraničním vrchu**. Ta byla zpřístupněna v roce 2011. Dvě ocelové příhradové věže jsou ve výšce 25 metrů spojeny turistickou lávkou. Na celoročně otevřenou rozhlednu vede 149 schodů. Další menší rozhledna **Strážnice** se nachází cca 1,5 km severně od Liptaně a je vysoká jen 9 metrů. Nabízí rozhled na Opolskou nížinu, na město Prudnik a na celý osoblažský výběžek.

Zámek Linhartovy

Vrátíme-li se k trase úzkorozchodné dráhy, tak vystoupíme-li v zastávce **Dívčí Hrad**, nalezneme nedaleko stejnojmenný zámek postavený na místě hradu z roku 1267. Stavba z roku 1580 byla určitý čas také majetkem řádu maltézských rytířů, kteří zde zřídili komendu. V současné době se připravuje prodej zámku (sloužil jako sklady). Zámek tvoří patrová budova se čtyřmi nárožními věžemi s novogotickým cimbuřím a renesančním vstupním portálem. Celý zámecký areál obklopují dva pásy hradeb, na jižní straně stojí nízké hospodářské budovy. Na zámek navazuje rozlehlý park. Další zajímavé zámky je možné navštívit v **Jindřichově** a **Linhartovech**. První jmenovaný nese prvky empírového slohu a je veřejnosti nepřístupný. Za prohlídku ale stojí rozlehlý park. Zámek Linhartovy byl vybudován v druhé polovině 16. století přestavbou tvrze na renesanční sídlo, za 2. světové války sloužil jako německá nemocnice. Ten bohužel dlouhá léta chátral, ale dnes již láká návštěvníky k prohlídce. Za pozornost stojí i zámecký park, jenž patří k nejstarším nejen v okolí, ale i v celém Slezsku. Jeho část se nacházela za dnes hraniční řekou Opavicí. Možná jako zajímavost je možné uvést, že většina zámeckých objektů v Osoblažském výběžku patřila za socialismu podniku Zdravotnické zásobování.

Osoblažsko i přes svoji odlehlost rozhodně stojí za návštěvu. Je to ideální lokalita pro poznávání nejen přírody a turistických zajímavostí, ale i třeba sebe samého.

Text a neoznačené foto: Michal Roh

S Osoblažskem se rozloučíme opět fotografií úzkorozchodného vláčku. Ten na snímku z října 2016 se právě blíží do zastávky Amalín.

Foto měsíce

Šípková Růženka, i tak by se dal nazvat snímek **Petra Vejse**, který pořídil na děčínském nádraží. Fotografii nám zároveň zaslal do soutěže „Vyhrajte Vectrona". Tu sice nevyhrál, ale přesto nás jeho pojetí Vectrona zaujalo a rozhodli jsme se uveřejnit jej v rubrice foto měsíce. Podrobné informace o fotografické soutěži vás čekají v lednovém Cargováku.

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.