Cargovák

01
2015

Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Jak jsme obstáli v roce 2014?

Podle předběžných výsledků, které byly v době psaní tohoto sloupku k dispozici, přepravilo ČD Cargo v roce 2014 celkem 68,6 mil. tun zboží, což je jen o cca 1,6 mil. tun méně než v roce 2013. Je to úspěch nebo naopak máme být zklamáni, že se nepodařilo zastavit meziroční pokles přepravních objemů? Budu-li to hodnotit z pozice obchodu, pak se jedná o jednoznačný úspěch, a to nejen proto, že se o více než 3 % podařilo překročit plán. Všichni obchodní manažeři potvrdí, že loňský „boj o tuny" byl mimořádně obtížný. Zúčastnili jsme se několika významných výběrových řízení, přičemž nabídka ČD Cargo byla v řadě případů vyhodnocena jako nejlepší. Naše lokomotivy se tak od ledna letošního roku znovu objevují v čele uhelných vlaků do Chvaletic apod. Bohužel řada výběrových řízení byla zrušena, přičemž o důvodech nemá cenu příliš spekulovat. Při hodnocení výsledků jednotlivých komodit bychom našli události pozitivní, ale i ty, se kterými se na veřejnosti příliš chlubit nechceme, neboť v konečném důsledku znamenaly ztrátu přeprav nebo neúspěch ČD Cargo. Ale takový už je byznys a očekávat úspěch ve stu procentech obchodních případů by bylo naivní. To by si měl uvědomit každý, kdo bude bez dostatečné znalosti věci dosažené výsledky kritizovat. Důležité je, aby si každý z nás, a to nejen na úseku obchodu, mohl říct, že pro úspěch ČD Cargo udělal maximum.

Roční objem přepravených tun je pouze jedním z ukazatelů, které bude nejen vedení společnosti hodnotit. Důležitá bude samozřejmě také výše tržeb a nákladů. Já bych se však chtěl dotknout ještě jiného ukazatele. Z předběžných výsledků přepravních výkonů je totiž zřejmé, že se nám v loňském roce pravděpodobně podařilo udržet tržní podíl na úrovni okolo 75 – 77 %. V době, kdy tržní podíly většiny bývalých národních dopravců vesměs klesají, je to opět potvrzení, že se nám podařilo, i přes stále sílící konkurenci jiných železničních dopravců, v roce 2014 obstát na výbornou.

Výsledkům roku 2014 se budeme podrobně věnovat v některém z dalších Cargováků. Zároveň bychom si ale měli uvědomit, že minulost již nezměníme a můžeme se z ní pouze poučit. Musíme se dívat dopředu, protože naši budoucnost, a to nejen pracovní, si vytváříme právě tady a teď.

Michal Roh

Snímkem Rostislava Kolmačky se ještě jednou vracíme na začátek loňského prosince, kdy byl provoz na části elektrifikovaných tratí SŽDC ochromen ledovkou. Mimořádná situace poznamenala bohužel i jízdy ostře sledovaných poštovních spojů ČD Cargo. Žádný však nemusel být odřeknut a díky flexibilitě provozních zaměstnanců byla část vlaků spojena a do cíle dorazila jen opožděná. V čele NEx 55055 je 3. prosince 2014 v úseku Třebovice v Čechách – Rudoltice v Čechách zachycena mimořádně lokomotiva 742.204.

Letošní kolektivní vyjednávání přineslo výrazné změny

Zástupci zaměstnavatele společně se zástupci devíti odborových centrál podepsali dne 18. prosince 2014 Podnikovou kolektivní smlouvu ČD Cargo, a.s., na rok 2015. Zaměstnavatele při tomto aktu zastupovali pan Ivan Bednárik, předseda představenstva společnosti a Ing. Zdeněk Škvařil, člen představenstva společnosti.

Vlastní PKS pro tento rok zaznamenala oproti té předchozí několik změn, a to jak v oblasti mzdové, tak i v dalších oblastech. V průběhu kolektivního vyjednávání se sociální partneři soustředili také na změny některých interních norem, které jsou s vlastní kolektivní smlouvou úzce spojeny. Jedná se především o Katalog zaměstnání, který výrazně změnil zařazování většiny zaměstnání, v nichž pro ČD Cargo, a.s., zaměstnanci pracují. O podobě nové kolektivní smlouvy, a nejenom o ní, jsme hovořili s Ing. Mojmírem Bakalářem, ředitelem Odboru lidských zdrojů, který kolektivní vyjednávání za zaměstnavatele vedl.

Ing. Mojmír Bakalář, ředitel Odboru lidských zdrojů

Jak s odstupem času hodnotíte průběh kolektivního vyjednávání?

Kolektivní vyjednávání bylo tentokrát výrazně jiné. Hodnotím proces z pohledu vlastních zkušeností, protože u vyjednávání jsem na drahách s menšími přestávkami již více než dvacet let, a jak mnozí víte, znám jej z obou stran. Samozřejmě na počátku byly rozdílné návrhy sociálních partnerů, na tom není nic divného. Co však bylo prakticky nové, že proti sobě stály dva návrhy odborových organizací. Jednu verzi předložilo společně sedm svazů, druhý návrh pak dva svazy zastupující téměř výhradně strojvedoucí. A tento rozdílný postoj k základním atributům změn v kolektivní smlouvě, ale i k některým úpravám mimo ni trval prakticky po celou dobu kolektivního vyjednávání. V praxi to znamenalo, že jsme se mimo hledání konsensu mezi zaměstnavatelem a odbory museli nejprve snažit o nalezení přijatelného řešení pro zástupce odborů. Takový výsledek pochopitelně ještě neznamená shodu se zaměstnavatelem, ale je alespoň východiskem pro jednání. Samotné vyjednávání bylo navíc ovlivněno výměnou TOP managementu v průběhu vyjednávání a chvilku trvalo, než se se skutečností kolektivní vyjednavači ztotožnili. Jsem moc rád, že se nakonec povedlo najít řešení a že uzavřená kolektivní smlouva na rok 2015 a upravené interní normy vytvářejí jeden z předpokladů pro splnění ekonomických cílů společnosti a tím i klidnější podmínky pro nás zaměstnance. K tomu je ovšem potřeba doplnit, že celkově se díky podmínkám na železnici, kde nás v letošním roce čeká velké množství výluk, a turbulentnímu prostředí na trhu i ve světě obecně nečeká rok právě nejlehčí.

Co byste vyzdvihl z aktuální kolektivní smlouvy?

Je nutné zdůraznit, že se i díky hospodářským výsledkům v roce 2014 podařilo vytvořit předpoklad pro dobrou pozici společnosti na dopravním trhu a tím bylo umožněno navýšení mzdových tarifů o 3 %. Letošní výsledek je jinak koncipovaný než v minulosti právě z důvodu uplatnění změn v Katalogu zaměstnání.

Jak velkou finanční zátěž pro společnost přinese zmíněný mzdový nárůst?

Celkově společnost vynaloží na mzdy včetně odvodů zaměstnavatele na sociální a zdravotní pojištění cca 3,8 miliardy korun. Nárůst oproti loňskému roku je 173 miliónů, což znamená navýšení o 4,5 %. To je samozřejmě hodně peněz, na něž si budeme muset vydělat poctivou prací. Zákazníci musí vždy vidět naši maximální snahu.

Pokračování na str. 2

Letošní kolektivní vyjednávání přineslo výrazné změny

Pokračování ze str. 1

V průběhu kolektivního vyjednávání došlo ke změně vedení společnosti. Jak moc tato změna ovlivnila průběh vyjednávání?

Vyjednávání začalo s vedením společnosti reprezentovaným představenstvem ve složení:

předseda představenstva – Ing. Oldřich Mazánek

členové představenstva – Ing. Zdeněk Meidl, Ing. Karel Adam.

Od 1. prosince došlo k uvedené změně a představenstvo je složeno následovně:

předseda představenstva – p. Ivan Bednárik

členové představenstva – Ing. Zdeněk Škvařil, p. Bohumil Rampula.

Přestože v průběhu kolektivního vyjednávání vystupuje především předseda představenstva, je průběžně informováno představenstvo celé, a to navíc podle standardních postupů i rozhoduje. V tom rozdíl není. Protože byl průběh jednání připravován původním TOP managementem, z důvodu projednávání Katalogu zaměstnání byl prakticky po celou dobu přítomen vedle Ing. Mazánka také tehdejší člen představenstva odpovědný za úsek provozní, Ing. Meidl.

Závěr vyjednávání nese výraznou manažerskou stopu pana Ivana Bednárika, který přispěl k výsledné dohodě o podobě kolektivní smlouvy i ostatních interních norem.

Důležitá je skutečnost, že kolektivní vyjednávání zůstalo na zaměstnancích odboru lidských zdrojů beze změn, proto podpora managementu i pro mě osobně byla po celou dobu jednání kontinuální. Z týmu oddělení sociálního a mzdového bych jmenoval především Mgr. Pavlu Kreischovou (vedoucí oddělení sociálního a mzdového) a Ing. Radovana Maléře, přípravu Katalogu zaměstnání měla na starosti Bc. Věra Drncová (vedoucí oddělení personálního). Obě jmenované vedoucí oddělení mají také v tomto čísle články věnované právě Podnikové kolektivní smlouvě a Katalogu zaměstnání.

Předloni jste do kolektivního vyjednávání vstoupil hned po nástupu do funkce. Jak moc pro vás bylo toto kolektivní vyjednávání odlišné?

Už jsem o tom částečně hovořil. Cargo má nastavenu komunikaci s odbory, systém interních norem a další mechanismy zcela odlišně od Českých drah i SŽDC. Je to logické, protože jsme zcela v tržním prostředí a podle toho se musí korigovat všechny kroky včetně kolektivního vyjednávání a jeho výsledků. Tím netvrdím, že další společnosti a organizace, které se transformovaly nebo vznikly z bývalé unitární železnice, nešetří. Cargo pouze nemá v daném prostředí jistotu naplnění smluv v předpokládaném objemu ani na měsíc. Ale abych byl konkrétnější ve vztahu k otázce. V předloňském roce jsem se musel rychle učit normy a také se orientovat ve způsobu zavedené komunikace, zvykat si na systém schvalování, rozhodování a podobně. To ovšem musí každý při změně pracovní pozice nebo zaměstnavatele. Letos jsem měl přeci jen více času na přípravu. Novinkou byla jen už zmíněná výměna managementu.

Co bude nyní následovat?

Již od prosince se průběžně připravuje úprava personálních programů tak, aby zaměstnanci co nejdříve obdrželi návrh „Dohody o změně pracovní smlouvy“, mzdový výměr a další dokumenty. Pro vysvětlení důvodů mají v e-mailových schránkách dopis. Všechny kroky jsou koordinovány tak, aby byla bezproblémově zajištěna výplaty mzdy za měsíc leden letošního roku.

Pro naplnění těchto kroků bych chtěl všem zaměstnancům ČD Cargo, a.s., poděkovat za práci, kterou přispěli v loňském roce k výsledku hospodaření společnosti. Do roku stávajícího vám přeji hodně zdraví, pohody a osobních i pracovních úspěchů. K tomu bych nás společně chtěl požádat o maximální míru vzájemné tolerance při řešení běžných i mimořádných situací. Smyslem kolektivního vyjednávání byla myšlenka, aby si zaměstnanci mohli sjednané výhody užít. Toto lze dosáhnou jen poctivou prací. Přeji proto všem, aby se toto motto naplnilo v co nejvyšší míře. Prostě pěkný a příjemně prožitý rok 2015.

Připravil: Dušan Pouzar

Nové webové stránky ČD Cargo, a.s.

V lednu 2014 došlo ke spuštění nových webových stránek akciové společnosti ČD Cargo. Stránky byly navrženy tak, aby byly přehledné a splňovaly potřeby našich zákazníků.

Proto bylo uspořádání jednotlivých záložek zvoleno tak, aby každý návštěvník našel vyhledávané informace co nejrychleji. Bylo pamatováno nejen na nejnovější trendy v této oblasti, ale i na přehlednost a hlavně jednoduchost. Původní stránky již byly zastaralé, pro mnohé i nepřehledné, a proto bylo rozhodnuto v rámci projektu zákaznického portálu EROZA vytvořit i nový web.

Stránky byly vytvořeny tak, aby také jejich aktualizace byla co nejrychlejší a nejjednodušší. K tomu přispívá zároveň platforma, na které jsou tyto stránky navrženy. Stránky jsou vytvořeny v systému LIFERAY, který umožňuje rychlé úpravy dle aktuálních potřeb bez nutnosti dalšího programování.

Aplikace

Při tvorbě nových stránek došlo ke sloučení některých aplikací, což umožňuje vyhledání více informací na jednom místě. Také byla rozšířena funkčnost těchto aplikací. Např. v aplikaci „Stanice a disponenti“ lze nyní nalézt veškeré informace o dané stanici (obvod působnosti, manipulační místa, technické vybavení, údaje o vozovém disponentu, pokladně apod.), a to včetně zobrazení dané stanice na mapě. Dále je také možné plynule přejít k vyhledání spojení do/ze stanice.

Část aplikací byla převedena přímo na webové rozhraní, a tak jsou aplikace, jako např. Katalog nákladních vozů, NHM, Jednotný železniční kurz, Helpload aj., přístupny přímo v daném webovém portletu. Uživatel se tedy nemusí do těchto aplikací hlásit pouze přes odkaz.

EROZA / registrace

V průběhu prosince 2014 byla spuštěna část zákaznického portálu EROZA, který je zákazníkům k dispozici po zaregistrování. Umístěny sem byly Smluvní přepravní podmínky a Tarif pro přepravu vozových zásilek, které již nejsou veřejně přístupné. Od ledna loňského roku již ČD Cargo není veřejným dopravcem a není povinno tyto dokumenty zveřejňovat. Zaměstnanci mají uvedené dokumenty prozatím k dispozici na portále ČD Cargo (SharePoint) v interních normách pod záložkou „Přepravně-obchodní podmínky a tarify“. Doposud je evidováno 180 registrací, z toho 140 zákazníků a 40 soukromých osob.

V současné době velmi intenzivně probíhají práce na rozšíření služeb webu – na zákaznickém portálu EROZA, který bude k dispozici zákazníkům, kteří mají s ČD Cargo uzavřený smluvní vztah o elektronické výměně dat. Tato část webu bude rozdělena do tří základních částí: před realizací – v průběhu realizace – po realizaci. Velkým přínosem pro zákazníky bude přehled vlastních objednávek (přehled zásilek a přihlášek nakládky, zobrazení jejich stavu, aktuální poloha vozu, předpokládaný příjezd do stanice apod.). Počítá se i s možností zadání objednávky přes webové rozhraní. Mimo jiné zde bude dále k dispozici např. přehled faktur, přehled uzavřených smluv a další. Samozřejmostí je správa účtu nejen s možností změny hesla, ale především správa rolí pro jednotlivé uživatele v dané společnosti.

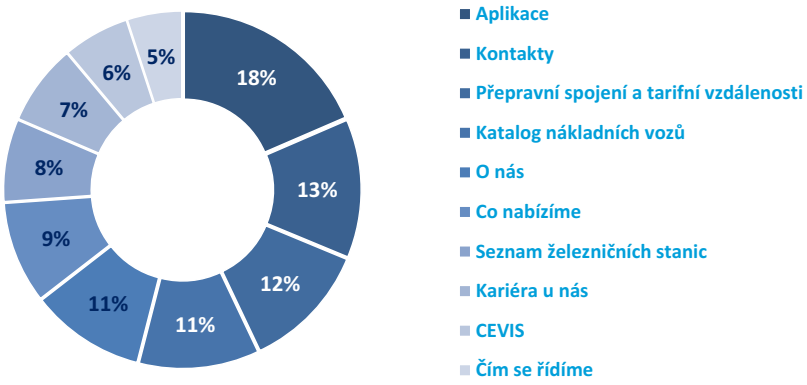
Návštěvnost

Velmi nás těší zájem zákazníků i našich zaměstnanců o nové stránky. Sledovanost stránek průběžně vyhodnocujeme a samozřejmě analyzujeme i zájem o jednotlivé sekce webu. To nám pomáhá stránky dále vylepšovat. Ze statistiky zobrazení jednotlivých položek jednoznačně vyplývá, že návštěvníky stránek jsou nejvíce žádané aplikace. Velkou návštěvnost má i sekce kontaktů, informací o naší společnosti nebo část „Čím se řídíme“. Pro nás je však důležitá nejen samotná statistika, ale zejména zpětná vazba od uživatelů. Pestrost připomínek a zájem všech uživatelů jsou pro nás známkou toho, že jsme se i přes občasné problémy při vytváření stránek dali správnou cestou.

Leona Pecková

Na tvorbě internetových stránek ČD Cargo se můžete aktivně podílet i vy. Na e-mail **web.aktuality@cdcargo.cz** můžete zasílat např. své návrhy na aktuality nebo zajímavosti z vašeho okolí.

TOP 10 webových stránek za rok 2014 (návštěvnost dle počtu zobrazení)



Tři otázky pro...

Mgr. Anetu Miklášovou z Odboru právního

Paní magistro, mohla byste více specifikovat činnosti, které jsou vykonávány na Odboru právním?

Odbor právní poskytuje právní poradenství ve všech sférách činnosti společnosti, a to jak pro vrcholový management, tak pro provozní a výkonné jednotky ČD Cargo, a.s. Pro management jsou zpracovávána zejména právní stanoviska k záležitostem strategického významu, pro všechny jednotky organizační struktury je poskytováno standardní právní poradenství a připomínkování návrhů smluv, jak v oběhu smluvní dokumentace, tak mimo něj. Dále poskytujeme právní pomoc při organizování výběrových řízení a při účasti společnosti ČD Cargo, a.s. v zakázkách vypisovaných externími subjekty. Vyhotovujeme pověření a plné moci směřující mimo společnost ČD Cargo, a.s. Rovněž zastupujeme naši společnost před soudy a orgány státní správy a zastřešujeme exekuční a insolvenční řízení. Dále spolupracujeme na vymáhání pohledávek vzniklých ze smluvních, mimosmluvních i pracovněprávních vztahů. Vyřizujeme také odškodnění pracovních úrazů, které se však nevyskytují tak často. Při své výše uvedené činnosti Odbor právní nejvíce spolupracuje s O13, O12, O1 a OPT.

Většinu z nás – „právnických laiků“ zajímá jaký je vlastně rozdíl mezi advokátem a podnikovým právníkem. Mohla byste tento rozdíl vysvětlit?

Advokáti bývají společnostmi vyhledáváni zpravidla pro řešení jednotlivých případů z důvodu větší časové kapacity.

Podnikový právník je k ruce všem zaměstnancům společnosti a vrcholovému managementu, musí okamžitě (nebo ve velmi krátkém časovém horizontu) reagovat na jejich položené dotazy.

Podnikoví právníci na Odboru právním většinou nemají pro svou rozsáhlou činnost dostatek času na řešení velkých a složitých kauz, a proto ČD Cargo, a.s., prostřednictvím našeho odboru předává některé časově náročné kauzy do advokátních kanceláří.

Mohla byste jmenovat některé významné případy, na kterých se v současné době podílíte?

Odbor právní spolupracoval s Odborem podpory prodeje na vystoupení z mezinárodní organizace Xrail. Významně se také podílel na úpravě aktuálních vzorových znění zákaznických tarifů a smluv o přepravě. V brzké budoucnosti se chystá novela interní normy „Oběh smluvní dokumentace“, která bude obsahovat mj. i nové vzorové smlouvy. Poskytujeme také právní pomoc při zadávání výběrových řízení, mezi které patří velká zakázka *Demontáž 532 kusů železničních nákladních vozů a prodej z nich vyzískaných šrotovatelných dílů*. Mezi další významné zakázky, na kterých jsme spolupracovali a spolupracujeme s Českými dráhami, patří *Vybavení železničních kolejových vozidel ČD, a.s., a ČD Cargo, a.s., vozidlovými radiostanicemi GSM-R* a plánovaná *Veřejná zakázka na dodávku zemního plynu pro sdružení ČD na roky 2016–2017.*

Připravila: Michala Bílková

Natáčení reklamy GE

Provozní jednotka Praha se podílela na realizaci reklamy pro americkou centrálu společnosti General Electric (GE).

V České republice je známá zejména dceřiná společnost GE Money Bank. Nutno ovšem podotknout, že GE, kterou založil vynálezce žárovky T. A. Edison, působí v mnoha oborech. Reklamu zde natáčela společnost New Wave Location, s.r.o.

Natáčená reklama je v podstatě krátký příběh o vyspělých technologiích, které GE vyrábí, dodává a případně provozuje. Hlavní hrdina kladného typu má u sebe technologie, které chrání a které se mu snaží záporná konkurence ukrást. Začátek byl natočen v kladenské nemocnici, odkud

hrdina pronásledovatelům uniká v dodávce a poté pokračuje skokem z mostu na jedoucí vlak. Za jízdy se přesune na jiný nákladní vůz, kde jsou naloženy motocykly. Na jednom z nich během jízdy vlaku ujede. Následuje honička městem a konečně další nádraží, na kterém hlavní hrdina vjede do City Elefantu a definitivně uniká. Po celou dobu je ve spojení s operátorkou, která mu dává pokyny a ovlivňuje technologie v jeho prospěch. Přepíná světla na křižovatkách, zapíná proud trolejového vedení apod.

ČD Cargo zajišťovalo sestavu nákladního vlaku podle požadavků lokační společnosti a jeho jízdy v Praze a okolí, včetně velkého množství posunových prací. Příprava trvala několik týdnů, během nichž se často měnily požadavky. Největší komplikací bylo zajištění sypkého substrátu, do kterého by mohli kaskadéři bez velkého rizika skákat. Nejprve zazněl požadavek na písek ve dvou až třech vozech Faccs. Ve spolupráci s obchodním oddělením bylo domluveno, že se odkloní vozy, které by jinak jely mimo Prahu, zde se využijí pro natáčení a poté odešlou k příjemci. Bylo nutné získat souhlas odesílatele i příjemce, který byl ovšem podmíněn garancí ze strany lokační společnosti, že písek v plné míře uhradí, pokud dojde ke ztrátě kvality. Když se toto vše podařilo zajistit, byl výsledek předložen kaskadérům, kteří odmítli původně požadovaný typ vozu kvůli malé šířce a velkému riziku, že skočí mimo. Narychlo se začalo hledat náhradní řešení, neboť písek se ve vozech Eas prakticky neposílá. Lokační společnost by musela materiál odkoupit a zajistit jeho vyložení, což nebylo považováno za dobré řešení. Jako další varianta bylo vybráno uhlí s dostatečně malou zrnitostí, což kaskadéři odsouhlasili. Opět se ve spolupráci s obchodním oddělením povedlo domluvit se zákazníky využití vhodné zásilky. Když bylo toto vše připraveno, vydal zadavatel reklamy zamítavé stanovisko, protože uhlí představuje nečistý zdroj energie a společnost si nepřeje být s takovou surovinou spojována. V tu dobu již zbývalo jen několik dnů do zkušebního natáčení a jako nouzová varianta pro zkušební natáčení se zvažovalo skákání do prázdných kartonů. Nakonec se nasmlouvalo naložení jemně drceného vápence z Vápenky Čertovy schody. Lokační společnost se musela zavázat, že zajistí odbyt a vyložení materiálu po skončení natáčení a musela také předem hotově zaplatit přepravné.

Kromě vozů Eas s vápencem byly po několika změnách do vlaku zařazeny vozy plošinové, na které si filmaři sami naložili motocykly a jinou techniku, a dále několik vozů ložených kontejnery. Kontejnery si objednali u společnosti RCO-CSKD (bývalý ČSKD-IN-TRANS). Vzhledem k tomu, že požadavek zněl na natáčení v Kladně a Praze, bylo nutné zajistit též soupis vozů včetně naloženého zboží tak, aby v informačních systémech byly pravdivé údaje. Společnost ČD Cargo má jako své motto „Cokoliv, kamkoliv“, avšak naše informační systémy jsou připraveny víceméně na standardní zásilky, které se naloží, odvezou a vyloží. Při realizaci této neobvyklé zakázky bylo vše poněkud odlišné. Po příjezdu do Prahy-Libně nebyly v informačním systému realizovány dodeje, díky čemuž byly vozy stále použitelné na soupis i se zásilkou.

Samotné natáčení ve spolupráci s ČD Cargo proběhlo ve dvou po sobě jdoucích sobotách. První sobotu bylo zkušební natáčení, kdy se zkoušelo hlavně skákání do jedoucího vlaku. Filmařům se nelíbilo, že ve vozech Eas jsou jen

malé hromady materiálu a že zvenku téměř nejsou vidět. Bylo to samozřejmě dané velkou měrnou hmotností vápence. Proto si na ostré natáčení přivezli matrace, které do vápence zahrabali nepříliš hluboko pod povrch.

Ostré natáčení začalo pro ČD Cargo v sobotu brzy ráno odvozem připraveného vlaku z Prahy do Kladna. Zde proběhly přípravné práce a poté vlak odjel pod most. Při prvním skoku kaskadéra se ukázalo, že dodané matrace působí určitou komplikaci. Materiál byl díky nim tvrdší, kaskadér se po doskoku kopl kolenem do brady a upadl do bezvědomí. Po oživení byl s otřesem mozku odvezen do nemocnice. Veškeré práce se tím okamžikem zastavily a dosti dlouho se čekalo na příjezd náhradníka. Poté již natáčení probíhalo bez větších komplikací za neustálého ježdění pod mostem v obou směrech. Po poledni se vlak přesunul na nádraží Praha-Smíchov, stejně jako kompletní filmový štáb. Zde se natáčela scéna, při které vlak přijíždí, hlavní hrdina si bere jeden z motocyklů a ještě za jízdy vlaku na něm ujede přes nástupiště. I na tomto místě došlo k zajímavé situaci, kdy filmový štáb natáčel, vlak přijížděl, v pozadí byly vidět černé limuzíny a motocykly pronásledovatelů a do toho se v záběru objevil z boku přicházející zaměstnanec konkurenční společnosti. Následovala situace podobná filmařským komediím, kdy se natáčení zastavilo, vše se muselo opakovat a řešilo se „kdo ho tam pustil“. Po dokončení scény na Smíchovském nádraží úloha ČD Cargo skončila. Následující den se natáčelo ve městě a na Masarykově nádraží, kam hlavní hrdina přijel na motocyklu, vjel do City Elefantu a jím definitivně unikl.

Po skončení akce jsme kontejnery odvezli zpět na kontejnerový terminál k vykládce. Několik dnů se však nedařilo vyřešit, co s mletým vápencem. Nikdo o tento materiál nejevil zájem, a to nejen za odvoz, ale dokonce ani zadarmo. Nakonec jsme jej, samozřejmě na náklady lokační společnosti, odvezli k vykládce do stanice Kynšperk nad Ohří, kde měl být využit ke zpevnění cest.

Příprava a realizace této akce byla poměrně náročná, a to jak z hlediska časového, tak i organizačního. Byla ale také vítaným vytržením ze zaběhnutých stereotypů a možností vyzkoušet si odlišný pohled na jinak běžné činnosti. Je třeba podotknout, že při přípravě a realizaci nám velmi účinně pomohla celá řada obchodníků, přičemž šlo hlavně o domlouvání se zákazníky a o určení cen. Za všechny zúčastněné bych jmenoval pana Bendu, který v poslední variantě kalkuloval platební podmínky a dovozné za vápenec.

Text: Martin Kašpar
Foto: New Wave Location

Co se podařilo v celních službách v roce 2014

Již více než 10 let uplynulo od vstupu České republiky do Evropské unie. Celní správa České republiky a celní služby nabízené prostřednictvím celních zástupců ČD Cargo za tu dobu prodělaly značné strukturální, organizační, technologické, personální a legislativní změny.

ČD Cargo nabízí a zajišťuje celní služby jako doplňkovou činnost ke své hlavní obchodní činnosti, kterou je provozování drážní dopravy a zajištění přepravy zboží pro své zákazníky. Prostřednictvím svých celních zástupců umístěných v jednotlivých provozovnách po České republice jsme schopni zajistit zákazníkům komplexní celní řízení u všech typů dopravy včetně styku s orgány státní správy.

I v roce 2014 jsme pro své zákazníky v rámci poskytovaných služeb smluvně prováděli vystavování celních dokladů všeho druhu, zastupování v celním řízení, celní řízení prostřednictvím zjednodušených postupů, poskytování zajištění celního dluhu ve své režii nebo na základě smlouvy s partnerskou firmou, zpracování statistického hlášení Intrastat i další služby a činnosti spojené s celním řízením.

Během roku jsme aktivně sledovali a přizpůsobovali svoji činnost a technologii novým směrům a systémům v celním řízení, zejména pokud se týká elektronického celního řízení. Průběžně jsme spolupracovali s Celní správou České republiky, jako významný subjekt jsme byli zváni na pravidelná jednání smíšené skupiny hlavních partnerů Celní správy e-Customs.

ČD Cargo v roce 2014 úspěšně obhájilo certifikát celní kvality AEO (Authorized Economic Operator – – Oprávněný hospodářský subjekt) – – zjednodušené celní postupy/bezpečnost a zabezpečení, který v roce 2009 získalo jako teprve třetí železniční dopravce v Evropě. Kromě zvýšení prestiže přináší osvědčení AEO i vstřícnější přístup celních a bezpečnostních orgánů a v budoucnosti bude pravděpodobně nutnou podmínkou při mimounijních přepravách do a ze třetích zemí.

V loňském roce bylo nově vyřízeno povolení používat zjednodušené postupy u Celního úřadu pro Moravskoslezský kraj a s tím související povolení ručitele a užívání souborné jistoty v ji-

Merkur, který byl mytologickým bohem obchodu a cestování, se stal symbolem Celní správy České republiky.

ných operacích než režim tranzitu. V rámci pilotního projektu bylo toto povolení uplatňováno při celním řízení u přeprav dovozu uhlí. Pilotní projekt byl úspěšný, přínosem bylo urychlení samotného celního projednání bez vazby na pracovní dobu celního úřadu. Při rozvoji celních služeb se počítá s rozšířením těchto povolení i na jiné celní úřady a vhodné zákazníky.

Plán ČD Cargo pro doplňkové celní služby za rok 2014 ve výši 6.586.000,- Kč byl splněn. Tržby roku 2014 dosáhly úrovně 7.933.470,- Kč. Výsledky srpna až prosince přitom značně snížil dopad sankcí a embarg doprovázejících rusko-ukrajinský konflikt.

Během celého roku 2014 nebylo ČD Cargo trestáno správními delikty a přestupky za porušování povinností stanovených zákonem a protiprávní jednání.

V loňském roce se segmentem celních služeb intenzivně zabývalo i vedení ČD Cargo. Po dalším kole restrukturalizačních a organizačních změn byl stabilizován počet provozoven celních služeb, nedošlo již k jejich dalšímu snížení ani ke snížení počtu výkonných zaměstnanců. Nadále je totiž nutné i po vstupu České republiky do Evropské unie celně projednávat zboží ze třetích zemí a v rámci intrakomunitárního obchodu (Intrastat) registrovat obchod mezi členskými zeměmi Unie. Celní služby byly zajišťovány na 13 pracovištích. Zároveň bylo představenstvem ČD Cargo rozhodnuto připravit vizi dalšího vývoje celních služeb ve firmě. Ve druhé polovině roku byla zpracována studie „Rozvoj celních služeb v ČD Cargo, a.s.“. Cílem projektu je na ekonomickém základě stabilizovat základní strukturu a počet pracovišť a výkonných zaměstnanců, vykonávat celní služby při udržování vysoké odbornosti a specializaci zaměstnanců průběžným zaškolováním z nových trendů celnictví a změn v celní legislativě. Připravený materiál vytváří podmínky pro udržení i zvyšování tržeb za celní služby a zachování celních služeb v rámci komplexní nabídky přepravních služeb pro současné i potenciální zákazníky ČD Cargo.

Kateřina Szczeponiecová,
Vladislav Tolar

Katalog zaměstnání a to ostatní

Od 1. 1. 2015 je účinná nová interní norma PERs-44-B-2014 Katalog zaměstnání, která vychází z Národní klasifikace zaměstnání (CZ-ISCO) a byla zavedena sdělením Českého statistického úřadu č. 206/2010 Sb. ze dne 16. 6. 2010, ve znění platných aktualizací zveřejněných ve Sbírce zákonů.

Co je Katalog zaměstnání a co přijetí této směrnice znamená pro zaměstnance naší společnosti?

Změny jsou nejen v oblasti odměňování a přiřazování zaměstnanců do jednotlivých zaměstnání, k zařazení na pracovní místa, ke konkrétnímu pracovišti JOS, které odpovídá organizační struktuře, ve stanovení nejnižšího dosaženého vzdělání, odborné i zdravotní způsobilosti, ale i v obsahu pracovněprávních dokumentů.

Každý zaměstnanec je přiřazen ke konkrétnímu zaměstnání a v něm vykonává práce, které jsou v tomto zaměstnání běžné. Zjednodušeně řečeno, po nákladním pokladníkovi nemůžeme požadovat, aby šel odbavit vlak. Říkáte si nic nového? Ono to tak vypadá, ale ve skutečnosti zasahuje Katalog zaměstnání do více oblastí, než by se zdálo. Takže skutečnost je trochu jiná a pojďme si ji popsat.

Při vzniku společnosti jsme převzali z ČD původní popisy pracovních činností k povoláním, která se v oboru nákladní dopravy vůbec nevyskytují, nebo se stala v rámci stanovených technologií v naší společnosti již neaktuální a zastaralá. Nová směrnice definuje v prostředí naší společnosti nejen základní popis pracovních činností v daném zaměstnání, ale určuje k tomuto zaměstnání i příslušné mzdové rozpětí, nejnižší doporučené vzdělání, základní odbornou způsobilost – určení konkrétních zkoušek a základní zdravotní způsobilost.

Pro zaměstnance se aplikace katalogu projeví ve většině případů nejen novým zařazením do zaměstnání, ve kterém dochází ke změně v čísle kódu a názvu zaměstnání, ale i ve změně mzdového rozpětí.

Vzdělání uvedené v katalogu je jen nejnižší doporučené, tzn., že není předepsané a zaměstnanec ho nemusí splňovat.

Zdravotní způsobilost byla a bude přiřazována ke konkrétním zaměstnancům, tzn., že bude posuzována i s ohledem na konkrétní pracoviště, na kterém zaměstnanec pracuje.

Jaký má Katalog zaměstnání vliv na pracovní smlouvu?

V pracovní smlouvě musí být vymezen sjednaný druh práce. Všichni, kteří jsme do nově vzniklé společnosti ČD Cargo, a.s., k 1. 12. 2007 přešli v souladu s ustanovením § 338 zákoníku práce formou přechodu práv a povinností z pracovněprávních vztahů z Českých drah, a.s., jsme nepodepisovali nové pracovní smlouvy. Někteří z nás, u kterých došlo při přechodu do ČDC ke změně zaměstnání, mají zřejmě podepsánu jen Dohodu o změně pracovní smlouvy.

Postupem času se zjistilo, že i přes několik organizačních změn v ČDC a přes několik pokusů o nápravu (uvedení správných údajů v pracovněprávních dokumentech) nedošlo k zásadním změnám. A tak i dnes máme stále v platnosti pracovněprávní dokumenty, které neodrážejí organizační strukturu ČDC (ale ani ČD), která je nezbytná pro stanovení místa výkonu práce, pro sjednání pravidelného pracoviště pro cestovní náhrady, dokumenty určující kumulaci činností v zaměstnání, která se v ČDC nikdy nezajišťovaly. Některé pracovněprávní dokumenty obsahují ustanovení, které již není možné v dnešní době ani akceptovat; např. je i chybně určeno, podle čeho má být zaměstnanec odměňován atd.

Č.j.: 358 zo/2007

DOHODA
o změně pracovní smlouvy

Zaměstnavatel: České dráhy, a.s.
nábř. L.Svobody 1222, 110 15 Praha 1
jejichž jménem jedná
vrchní přednosta uzlové železniční stanice
Nádražní 72,
(dále jen zaměstnavatel)

a

Zaměstnanec(kyně): [redacted]
narozen(a): [redacted]
adresa trvalého bydliště :
adresa doručovací :
(dále jen zaměstnanec)

uzavírají tuto
dohodu
o změně sjednaných pracovních podmínek

I.

Pracovní smlouva uzavřená dne 22.3.2002 ve znění jejích změn, dohod a dodatků se mění touto dohodou takto:
Zaměstnanec ... bude ode dne účinnosti vzniku akciové společnosti ČD Cargo, a.s., vykonávat pracovní činnost :
v povolání číslo 008 – pracovník posunu
zaměstnání číslo 83136 – posunovač.

v prostředí ČDC nikdy žádná UŽST nebyla

Místem výkonu práce : Atrakční obvod Uzlové železniční stanice Havlíčkův Brod.

Za pravidelné pracoviště pro účely poskytování cestovních náhrad se sjednává Ždírec nad Doubravou. Zaměstnavatel je oprávněn vyslat zaměstnance na dobu nezbytné potřeby na pracovní cesta.

Změnou se pracovní poměr sjednává na dobu neurčitou.

pokud by se zaměstnanec této formulace držel, nemohl by vykonávat posunovačské práce, neb ty u ČD rovněž zůstaly

Dohoda o změně pracovní smlouvy se provádí z těchto důvodů :
Zaměstnanec nebude ode dne vzniku ČD Cargo a.s. vykonávat funkce, které budou předmětem ostatních organizačních složek Českých drah, a.s.
Ke změně pracovní smlouvy dochází na základě vzájemné, předcházející dohody zaměstnance a zaměstnavatele.

Příklad *platného dokumentu Dohody o změně pracovní smlouvy, který obsahuje neadekvátní údaje.*

Co tedy bude konkrétně uvedeno v Dohodách o změně pracovní smlouvy?

Z výše uvedených důvodů budou tedy všem zaměstnancům v nejbližších dnech předkládány nové dohody o změně pracovní smlouvy.

V prvním článku Dohody o změně pracovní smlouvy dojde k jednoznačné specifikaci přiřazením do zaměstnání dle platného Katalogu zaměstnání, a dále budou uvedeny údaje o určeném místu výkonu práce a sjednaném pravidelném pracovišti pro účely cestovních náhrad.

Co je místo výkonu práce?

Zpravidla je místo výkonu práce vymezeno uvedením obce, ve které je sídlo zaměstnavatele nebo konkrétní pracoviště zaměstnavatele. S vymezením místa výkonu práce souvisí případy přeložení zaměstnance a jeho vysílání na pracovní cesty. Jako místo výkonu práce je určen obvod útvaru JOS.

Co je pravidelné pracoviště pro účely cestovních náhrad?

Zaměstnanci přísluší cestovní náhrady jak při cestě mimo místo výkonu práce sjednané v pracovní smlouvě, nebo dohodě o změně pracovní smlouvy, tak i při cestě mimo místo pravidelného pracoviště. Zákoník práce v ustanovení § 34a výslovně stanoví, že pravidelné pracoviště nesmí být sjednáno šířeji než jedna obec. Zaměstnavatel se zaměstnancem jako místo pravidelného pracoviště pro účely cestovních náhrad sjednává obec pracoviště zaměstnance; v případě strojvedoucích a strojvedoucích v přípravě se jedná o obec, ve které nejčastěji začíná jejich pracovní činnost, tzv. nástupní místa.

Ve druhém článku Dohody o změně pracovní smlouvy je uvedena informace, že za vykonanou práci přísluší zaměstnanci mzda, její výše a termín výplaty je určen v souladu se systémem pro odměňování zaměstnanců společnosti stanoveným Podnikovou kolektivní smlouvou v platném znění.

Ve třetím článku Dohody o změně pracovní smlouvy je uvedena informace o tom, že

- práva a povinnosti smluvních stran se řídí zákoníkem práce, platnými podnikovými kolektivními smlouvami a pracovním řádem,
- zaměstnanec může být vysílán na pracovní cesty,
- zaměstnanec bere na vědomí vznik potřeby přesčasové práce – nařízená v rozsahu stanoveném zákoníkem práce a domluvená na základě dohody o výkonu práce přesčas,
- zaměstnanec nemůže vedle svého zaměstnání u ČDC vykonávat výdělečnou činnost, která je shodná s předmětem činnosti ČDC, bez předchozího souhlasu zaměstnavatele. Např. strojvedoucí nemůže vykonávat zaměstnání strojvedoucí u konkurenčního dopravce,
- doručování písemností je zajištěno prioritně do vlastních rukou především na pracovišti, dále prostřednictvím odeslání písemnosti na doručovací adresu a povinností zaměstnance je bez zbytečného odkladu oznámit příslušnému personálnímu pracovišti změnu této adresy,
- zaměstnanec je povinen bez zbytečného odkladu oznámit příslušnému personálnímu pracovišti změny osobních údajů, které se váží k zákonným povinnostem zaměstnavatele – např. změna zdravotní pojišťovny, změna rodinného stavu ve vztahu k uplatnění slevy na dani z příjmu atd.,
- zaměstnanec by měl mimo pracovní dobu pomlčet o všech skutečnostech, které se v rámci společnosti odehrávají. Např. i o tom, kolik vagónů sestavil s přepravovanou komoditou, o počtu vlaků, které odbavil, o obsahu smluvního dokumentu, který připomínkoval nebo který mu byl předán k realizaci atd.

V dalším ujednání Dohody o změně pracovní smlouvy je uvedena informace o způsobu a formě výplaty mzdy, že sjednaný obsah pracovní smlouvy lze měnit jen písemnou formou a po dohodě obou stran a dále že dohoda je sepsána ve dvou vyhotoveních, z nichž jedno si zaměstnanec po podpisu převezme.

Pracovní náplň

Další oblastí, která bude ve vazbě na aplikaci Katalogu zaměstnání etapově řešena, je zpracování pracovních náplní a jejich předkládání k podpisu zaměstnancům. V případě zaměstnanců aparátů PJ a SOKV je situace zajištěna v rámci plnění úkolu PŘ č. 46/2014 s termínem plnění do 31. 1. 2015, u ostatních zaměstnanců musí být vše dořešeno nejpozději do 31. 3. 2015.

Pracovní náplň blíže rozvádí druh práce, který má zaměstnanec vykonávat podle pracovní smlouvy, a je informací pro zaměstnance, jaké jednotlivé činnosti bude na základě sjednaného druhu práce povinen vykonávat. Jde o jednostranný právní úkon, který zaměstnanci blíže upřesňuje povinnosti vyplývající pro něho ze sjednaného druhu práce v pracovní smlouvě. Obsah jednotlivých činností uvedených v pracovní náplni může měnit zaměstnavatel i jednostranně, vždy však jen v rámci sjednaného druhu práce.

Pokračování na str. 8

Změny v Podnikové kolektivní smlouvě ČD Cargo, a.s., na rok 2015

Dne 18. 12. 2014 došlo k dohodě a podpisu Podnikové kolektivní smlouvy ČD Cargo, a.s., na rok 2015.

Nejvýznamnější změny oproti roku 2014 jsou v základním textu Podnikové kolektivní smlouvy (PKS) v bodu 3.2.2 Odstupné nad rámec zákoníku práce. Zde bylo nově dohodnuto, že zaměstnavatel poskytne zaměstnanci, se kterým bude ukončen pracovní poměr dohodou z důvodu nadbytečnosti [§ 52 písm. a) až c) zákoníku práce], nad rámec zákonného odstupné (§67 odst. 1 zákoníku práce) zvýšené odstupné o další násobky průměrného měsíčního výdělku za účelem překlenutí sociální situace zaměstnance, v níž se ocitl proto, že bez svého zavinění ztratil dosavadní práci, a k částečnému zmírnění následků, které jsou pro zaměstnance spojeny s ukončením dosavadního zaměstnání a nutností vyhledat nové pracovní uplatnění nebo započít jinou výdělečnou činnost, zvýší odstupné o další násobky průměrného výdělku za splnění dalších podmínek, které jsou uvedeny v písmenu a) bodu 3.2.2 základního textu PKS. Toto zvýšené odstupné se neposkytne zaměstnanci, který získal potřebnou dobu pojištění a dosáhl stanoveného věku pro vznik nároku na starobní důchod (§ 29 zákona č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění). V případě, že se zaměstnancem bude ukončen pracovní poměr dohodou z důvodů uvedených v § 52 písm. e) a nevztahuje se na něj „odchodné" dle „Koncepce částečného řešení problematiky spojené se změnou zákona o důchodovém pojištění ze dne 09. 09. 2008", (IN PERs-26-B-2010 Ztráta zdravotní způsobilosti zaměstnance ČD Cargo, a.s., v platném znění), a to ve lhůtě do třiceti dnů ode dne vystavení lékařského posudku, náleží zaměstnanci odstupné v dohodnuté výši násobků průměrného měsíčního výdělku dle písmena b) bodu 3.2.2 základního textu PKS.

Dále v příloze číslo 1 UPLATŇOVÁNÍ PRACOVNÍ DOBY, PRACOVNÍ POHOTOVOSTI A DOVOLENÉ v kapitole 2, kde došlo k doplnění nebo zpřesnění základních pojmů – definic, které mají vazbu na uplatňování pracovní doby ve společnosti. Jedná se především o definici pracovní doby, doby odpočinku, směny, práce přesčas. Nově bylo vydefinováno, co je to celková doba od nástupu do ukončení doby výkonu páce. Jednoznačně je zde určeno, že tato doba je součet na sebe navazujících dob naplánované směny, doby rozdělené směny a dohodnuté nebo nařízené práce přesčas. Jde o významnou definici, která má úzkou vazbu na stanovenou délku směny u zaměstnanců, na které se vztahuje NV č. 589/2006 Sb. U těchto zaměstnanců je stanovena délka směny na 13 hodin a tato doba nesmí být překročena. V případě, že součástí směny je režijní jízda na konci směny, lze délku směny prodloužit maximálně na 15 hodin. Doba výkonu práce u zaměstnanců ve specifikovaných zaměstnáních (strojvedoucí, vozmistr, vedoucí posunu a posunovač) nesmí přesáhnout 13 hodin a v případě, že součástí výkonu je režijní jízda na konci směny, může doba výkonu činit nejvýše 15 hodin. Ostatní ujednání ve vazbě na pracovní dobu jsou shodná jako v roce 2014. Taktéž nedošlo ani ke změně ve výměře dovolené, ta je pro rok 2015 pět týdnů a její čerpání a vykazování je v hodinách.

V příloze číslo 2 SYSTÉM ODMĚŇOVÁNÍ ZAMĚSTATNACŮ SPOLEČNOSTI došlo k nejvýznamnější změně, a to k nárůstu základních tarifních stupňů ve stupnici nula o 3 %. V oblasti odměny pro zaměstnance letmo došlo k posílení pozitivní motivace v případě, že se se zaměstnavatelem dohodne na možnosti komandování v době kratší než 48 hodin před nástupem na směnu. Podmínky pro přiznání této odměny jsou stanoveny v článku 4.14.3 výše uvedené přílohy. V návaznosti na změnu Katalogu zaměstnání došlo ke změně poskytování osobního ohodnocení zaměstnance s tarifní mzdou dle 1. změny IN PERs42-B-2011 (Zásady pro poskytování osobního ohodnocení). V této změně výše uvedené interní normy jsou zcela nově stanovena pouze dvě kritéria pro přiznání osobního ohodnocení. První kritérium je zhodnocení praxe a druhé kritérium je zhodnocení osobních předpokladů a výkonnosti, které se dále člení na pevnou složku a motivační složku. Pevná složka je stanovena na základě podmínek uvedených v bodech 4.13.3 a 14.3.4 přílohy č. 2 PKS. Motivační složka obsahuje celkem 4 položky, přičemž první položka je vázána na vyhlášení motivační sazby pro jednotlivé JOS a přiznání její konkrétní výše zaměstnanci bude provedeno na základě stanovených pravidel vydaných ředitelem JOS po dohodě s odborovými organizacemi. Druhá motivační složka je určena pro zaměstnance dle NV č. 589/2006 Sb., které zaměstnavatel označil za zaměstnance letmo v souladu s bodem 5.6 přílohy č. 1 PKS. Třetí možná motivační složka je určena opět pro provozní zaměstnance, na které se vztahuje NV č. 589/2006 Sb. a kteří na příkaz zaměstnavatele k výkonu své pracovní činnosti používají služební silniční motorové vozidlo. Jedná se např. o zaměstnání vozmistr, vedoucí posunu. Poslední motivační složka je pro zaměstnance v zaměstnáních, která jsou uvedeny v příloze této interní normy. Z motivačních složek byly zcela vypuštěny tzv. doplňkové činnosti.

I v roce 2015 bude zaměstnavatel přispívat svým zaměstnancům podle stanovených pravidel na rekreace, TDM či sportovní nebo kulturní akce ze Sociálního fondu společnosti.

Školení k uzavřené podnikové kolektivní smlouvě v jednotlivých JOS budou probíhat od třetí dekády měsíce ledna do konce měsíce února.

Mgr. Pavla Kreischová,
Vedoucí oddělení sociálního a mzdového
Odbor lidských zdrojů

Představujeme společnosti s kapitálovou účastí ČD Cargo (5)

Terminál Brno

Další společností s kapitálovou účastí ČD Cargo, kterou čtenářům Cargováku představíme, je terminál kontejnerové dopravy v Brně.

Brno patřilo mezi lokality, které se na počátku sedmdesátých let 20. století měly stát součástí sítě kontejnerových překladišť. První provizorní překladiště bylo v Brně otevřeno společností ČSKD-Intrans ve 4. čtvrtletí roku 1973. Tehdy Česká republika zažívala boom kombinované dopravy. Aktivace nového překladiště v lokalitě Horní Heršpice proběhla 15. října 1976. Terminál byl postupně vybaven moderními portálovými jeřáby a disponoval samozřejmě i mobilní manipulační technikou na překládku kontejnerů. Své místo zde měla i opravárenská základna pro poškozené kontejnery. Bohužel odklon od tuzemské kontejnerové dopravy v devadesátých letech spolu s poklesem přeprav do zemí bývalého Sovětského svazu znamenal výrazný pokles jednotek zmanipulovaných v brněnském překladišti. Na výsledcích překladiště se pak negativně projevila i dravá konkurence představovaná terminálem operátora METRANS v Lípě nad Dřevnicí. Důsledkem bylo omezení provozu heršpického terminálu v létě 2004 a ukončení jeho provozu k 31. prosinci téhož roku.

Změnu přinesl až červenec 2008, kdy byla do obchodního rejstříku zapsána nová společnost Terminál Brno, a.s.

ČD Cargo, a.s., v ní dnes disponuje cca dvoutřetinovým podílem na základě vlastnictví 4 789 akcí ve jmenovité hodnotě 10 tis. Kč. Druhým společníkem je Rail Cargo Operátor, což je operátor kombinované dopravy a člen skupiny Rail Cargo Group.

Terminál se nachází v průmyslové části Brna a má přímé napojení na dálnici D1. V brněnském terminálu byly po znovuobnovení jeho provozu v omezené míře manipulovány kontejnery, stále se však nedařilo realizovat původní záměry na zavedení přímého spojení Brna ucelenými kontejnerovými vlaky např. s některým z jaderských přístavů. Velmi důležité proto bylo rozhodnutí o spolupráci s firmou ERS Railways při realizaci přeprav silničních návěsů automobilového dopravce LKW Walter. Přípravy společného projektu byly završeny 1. srpna 2011, kdy do Brna přijel první vlak s návěsy vypravený z německé stanice Rostock Seehafen UBf. Rostock byl vybrán za výchozí stanici pro své dobré napojení do Skandinávie, odkud také pochází většina přepravovaného zboží. Celý projekt počítal původně se třemi etapami realizace. Zprvu byly vypravovány dva vlaky týdně, od konce srpna 2012 tvoří provozní koncept čtyři páry ucelených vlaků s návěsy týdně. Jednání o zavedení zbývajících dvou párů vlaků týdně zatím nejsou úspěšná z důvodu nedostatečného objemu zboží.

V souvislosti s tímto projektem byla v roce 2012 zahájena rozsáhlá rekonstrukce terminálu. Nejprve byla realizována rekonstrukce zpevněné plochy areálu určené k manipulaci s nákladem a byla také rozšířena a zpevněna plocha pro odstavení návěsů. Celkem se jedná o více než 5 500 m². Rekonstrukce plochy včetně vybudování odlučovače ropných látek byla dokončena v roce 2013. Následovala oprava budovy terminálu, ve které se nachází administrativní prostory a technické zázemí. Díky ní se podařilo pronajmout nevyužívané kancelářské prostory.

V roce 2014 dojelo do brněnského terminálu 378 vlaků s návěsy. Ze statistik je také zřejmé, že počet vlaků s kontejnery kontinuálně klesá a do terminálu zajíždějí pouze skupiny vozů místo plánovaných ucelených vlaků. To vše v důsledku sílící konkurence především ze strany kontejnerového terminálu METRANS v České Třebové. Hlavní činností společnosti je tedy dnes manipulace s návěsy. V roce 2013 bylo v Brně zmanipulováno 11 417 návěsů a pouze 3 633 kontejnerů. Tomu je uzpůsobena i plocha terminálu, na kterou je nutné jednorázově odstavit větší množství návěsů, které na rozdíl od kontejnerů nelze „stohovat“ i manipulační technika.

Větší využití terminálu nepřinesla bohužel ani modernizace dálnice D1, od které jsme si slibovali přesun části zboží na železnici.

Text: Petra Čermáková, Michal Roh
Foto: Michal Roh

Vývoj informačních systémů ČD Cargo pokračuje (12)

Projekt Upgrade informačních systémů ČD Cargo, a.s., ve vazbě na TSI-TAF byl prodloužen.

Dle rozhodnutí o poskytnutí dotace ze dne 27. 12. 2013 na projekt Upgrade informačních systémů ČD Cargo, a.s., ve vazbě na TSI-TAF (dále jen „Upgrade IS“) byl Ministerstvem dopravy ČR stanoven termín realizace projektu na 31. 12. 2014.

V průběhu listopadu 2014 byla společnost ČD Cargo ze strany SŽDC oficiálně informována o skutečnosti, že společnost SŽDC požádala o posun termínu realizace projektů kofinancovaných z prostředků EU, a to do 31. 5. 2015. Společnost SŽDC své oznámení odůvodnila potřebou reflektovat změnu standardu TAF-TSI, která proběhla ze strany The European Railway Agency (ERA) v průběhu realizace aktuálních dotačních projektů SŽDC. Dle vyjádření SŽDC došlo ze strany ERA k revizi TSI-TAF včetně technických dokumentů.

Ve vazbě na výše uvedené se společnost ČDC dostala do situace, kdy bude mít připraveny všechny informační systémy k nasazení do produkčního prostředí k původnímu termínu dle projektové žádosti, tj. k 31. 12. 2014, ale dva z těchto informačních systémů nebudou schopny komunikovat s manažerem infrastruktury (SŽDC), protože společnost SŽDC nebude mít k původně plánovanému termínu k dispozici systémy, se kterými mají informační systémy ČDC komunikovat. Ze strany ČDC se jedná konktrétně o Dispečerský informační systém – modul KANGO (DISC – modul KANGO) a Dispečerský informační systém – – modul Prognózy (DISC – modul Prognózy). Tyto dva informační systémy musí na straně SŽDC komunikovat zejména s IS KADR, IS KANGO a ISOŘ, které však společnost SŽDC plánuje nově realizovat až k 31. 5. 2015. Bez nastavení této komunikace a jejího řádného otestování nenaplní ČDC indikátory definované v projektové žádosti, a nenaplní tak hlavní cíle projektu Upgrade IS.

Ve vazbě na výše uvedené skutečnosti společnost ČDC požádala Řídící orgán OPD o vystavení Změnového schvalovacího protokolu, jehož obsahem je prodloužení termínu realizace projektu Upgrade IS do 30. 6. 2015. V období od 1. 1. 2015 do 30. 6. 2015 bude probíhat úprava komunikačních rozhraní informačních systémů DISC – modul KANGO a DISC – modul Prognózy ve vazbě na změny komunikačních rozhraní navazujících informačních systémů SŽDC. Zároveň bude probíhat testování těchto komunikačních rozhraní a pilotní testování vzájemné komunikace mezi informačními systémy ČDC a SŽDC.

Tým Upgrade IS

Upgrade informačních systémů ČD Cargo, a.s., ve vazbě na TSI-TAF

CZ 1.01/1.2.00/12.0287

Projekt je realizován v rámci Operačního programu Doprava,

prioritní osy 1 – „Modernizace železniční sítě TEN-T“,

podprogramu 2 – „Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s Technickými specifikacemi pro interoperabilitu a rozvoj telematických systémů“.

Operační program Doprava

Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Fond soudržnosti

Přeprava první trojdílné jednotky PESA Link

Ve dnech 11. – 12. prosince 2014 proběhla v úseku Lichkov st. hr. – Břeclav st. hr. přeprava první třídílné jednotky PESA Link, vyráběné polskou firmou PESA Bydgoszcz.

Jednalo se zároveň o první jednotku ze série vozů objednaných dopravcem DB Regio pro provoz na regionálních tratích v různých částech Německa, s označením 633.001.

PESA Link je typová rodina dieselových motorových vozů a jednotek, nabízených výrobcem v jedno- (PESA Link I), dvou- (PESA Link II) a nyní nejnověji i třívozovém provedení (PESA Link III). Zatím jen dvouvozová provedení již provozuje několik dopravců v Polsku, Německu (např. Regentalbahn) a České republice, kde 31 těchto jednotek vlastní České dráhy a provozují je jako řadu 844 s komerčním pojmenováním „RegioShark". Po úvodním rozjezdu výroby a prodejů se zásadním zlomem v historii a vývoji jednotek PESA Link stal v roce 2012 berlínský veletrh Innotrans. Došlo zde k podpisu rámcové smlouvy mezi Deutsche Bahn a výrobcem, a to na dodávku celkem 470 „Linků" všech tří provedení, s ukončením dodávek v roce 2018 a v celkové hodnotě 1,2 miliardy EUR. Vozidla budou označena řadou 631 až 633, kdy poslední číslice bude shodná s typovým označením verze (a tedy počtem vozů v jednotce). Na základě této dohody se první dvě zkušební dvouvozové jednotky, zapůjčené výrobcem, v Německu objevily již v roce 2012 a první jednovozový exemplář 631.001, již pro DB Regio, byl představen na veletrhu Innotrans 2014.

Vozy PESA Link mají dopravci pomoci uspět v tendrech jednotlivých zemských a regionálních dopravních svazů, objednávajících a hradících dopravu v jimi spravovaných územích. Proto i vozidla budou dodávána v různých variantách, které se budou lišit nejen počtem vozů, tak, aby vyhovovala konkrétním specifikacím různých zadavatelů. S třívozovými „Linky" se tak zatím počítá v oblasti Sauerlandu ve středním Německu, kde jejich provoz objednal místní Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe, od roku 2016 na trati „Dreieichbahn" u Frankfurtu nad Mohanem (objednatel Rhein-Main-Verkehrsverbund), od prosince 2017 na trati Augsburg – Buchloe – Wangen a na „Illertalbahn" Ulm – Memmingen – – Pfronten a konečně od roku 2020 na tratích v podhůří Alp a v okolí Bodamského jezera, a to Mnichov – Kempten – Oberstdorf a Mnichov – Kempten – Lindau. Vozidla budou mimo jiné vybavena automaty na jízdenky, zásuvkami pro napájení notebooků a samozřejmě moderními informačními systémy.

První vyrobená jednotka byla přes naše území přepravována z důvodu jejích zkoušek v klimatické komoře Rail Tec Arsenal ve Vídni. Přeprava byla samozřejmě realizována jako zvláštní vlak, a to v trase Lichkov st. hr. – Ústí nad Orlicí – Brno – Břeclav st. hr a byla rozdělena do dvou dnů. Ve čtvrtek 11. prosince proběhla první část přepravy z Międzylesie – Lichkov st. hr. – Brno-Maloměřice a v pátek po přenocování pak Brno-Maloměřice – Břeclav st. hr. Vlak, tvořený kromě jednotky ještě čtyřmi ochrannými a brzdicími krytými vozy PKP Cargo řady Hais, byl veden postupně pod několika čísly a v jeho čele se postupně vystřídaly stroje 130.032 (Międzylesie – Ústí nad Orlicí), 363.051 (Ústí nad Orlicí – Brno-Maloměřice), 363.041 (Brno-Maloměřice – Břeclav) a na zbytku českého území směrem k Vídni pak vlak odvezl „Taurus" 1116.170 ÖBB. Určitou kuriozitou přepravy byla ještě nutnost soupravu otočit. K tomu došlo na smyčce seřaďovacího nádraží v České Třebové; toto otočení bylo nezbytné z důvodu správného postavení jednotky po příjezdu do vídeňského zkušebního centra Rail Tec Arsenal.

Text: Martin Boháč
Foto: Martin Kalousek

Železniční tratě, kde vládne jen nákladní doprava (27)

Spojka Srní u České Lípy – výhybna Žizníkov

Tato trať je zřejmě nejmladší ze všech, které jsme v našem cyklu zatím popisovali. Do pravidelného provozu byla uvedena až na podzim roku 1991 a zatím tedy neoslavila ani 25 let své existence.

Vznikla jako důsledek výstavby přeložky úseku Česká Lípa hlavní nádraží – Vlčí Důl, nahrazující původní úsek tratě Ústecko-teplické dráhy (ÚTD) přes Českou Lípu město. Touto přeložkou, zprovozněnou v roce 1989, byla především odstraněna nevhodná úvrať ve směru Děčín – Česká Lípa – Liberec, vzniklá historicky při stavbě ÚTD Řetenice – Lovosice – Česká Lípa – Liberec. Aby ale zároveň nedošlo ke znemožnění přímých jízd nákladních vlaků Bakov nad Jizerou – Jestřebí – – Mimoň – Liberec, byla současně s touto přeložkou vybudována z nově vzniklé výhybny Žizníkov 4 kilometry dlouhá spojka do stanice Srní u České Lípy. Tato krátká trať vychází z českolipského zhlaví v Srní a vede s tratí Bakov nad Jizerou – Česká Lípa v souběhu zhruba 2 kilometry. Poté se od trati odpoutá a trianglem se napojí do zhlaví výhybny Žizníkov. Na trati neleží žádná mezilehlá stanice ani jiná dopravna.

Původní trať ÚTD vedla ze stanice Česká Lípa hlavní nádraží severovýchodním směrem do stanice Česká Lípa-město a Vlčí Důl (německy Wolfsthal). Toto směrování vzniklo v roce 1900 při stavbě tratě ÚTD Řetenice – – Lovosice – Liberec, ale po zestátnění společnosti v roce 1923 a přesměrování dopravy ze severozápadních Čech na Liberecko na trať Děčín – Česká Lípa se úvrať v České Lípě ukázala být nevhodnou. K vyřešení této situace ale došlo až koncem osmdesátých let výstavbou přeložky přes Žizníkov a v roce 1991 i spojky ze Srní. Původní trať byla v úseku Vlčí Důl – Česká Lípa město zrušena, ale samotné městské nádraží i úsek do České Lípy hlavní nádraží zůstaly v provozu a nákladní dopravě sloužily ještě několik let, i když výkony zde postupně upadaly. Určitou zajímavostí je, že ještě počátkem 90. let sem pravidelně zajížděly i těžké lokomotivy řady 781 (T 679.1), „sergeje", a to v čele nákladních vlaků z Bakova nad Jizerou a Nymburka. Ke zrušení tohoto torza původní tratě formálně došlo teprve před pěti lety, 18. prosince 2009, kdy ale nebylo nádraží již několik let pro železniční dopravu využíváno.

Podle některých zdrojů byla spojka vyprojektována a vybudována především z důvodu napojení vojenského prostoru kolem Mimoně, obsazeného Sovětskou armádou, na trať Bakov nad Jizerou – Nymburk mimo uzel Česká Lípa. Tento záměr ovšem historickým vývojem již nebyl naplněn, neboť k otevření spojky pro pravidelnou dopravu došlo prakticky přesně v okamžiku odchodu posledních částí sovětských vojsk z Československa. Dalším důvodem k vybudování spojky bylo odklonění vlaků s uranovou rudou z Brniště východním směrem mimo uzel Česká Lípa, ale i tento důvod záhy pominul a spojka tak začala být využívána jen sporadicky a nepravidelně, především pro odklonové vlaky Mladá Boleslav – – Liberec při výlukách trati přes Turnov. Zajímavou epizodou osobní dopravy zde byly „koupáky" z Liberce do Doks, zaváděné na přelomu tisíciletí vždy v letní sezoně.

Jiným případem, kdy je spojka využívána, jsou provozní důvody v úseku Česká Lípa – výhybna Žizníkov, kdy je manipulační vlak z Brniště do České Lípy „odklizen" do Srní. Tak tomu bylo například 3. srpna 2012, kdy trianglem projel Mn 86120 s lokomotivou 743.009. **Foto: Antonín Němeček**

K zatím poslednímu intenzivnějšímu využití spojky došlo v roce 2014 v prvních červencových dnech, kdy tudy bylo provezeno několik vlaků s prázdnými vozy na přepravu automobilů z Polska (přechod Frýdlant v Čechách), a to právě z důvodu nepřetržité výluky tratě přes Turnov. Ložené vlaky v exportním směru této znovuzískané přepravy byly ale během výluky vedeny úvratí přes Českou Lípu. Od platnosti grafikonu 2014/2015 došlo na této spojce k poněkud bizarní situaci, neboť zde nebyla žádným dopravcem objednána žádná trasa (ani pro nákladní, ani pro osobní vlak) a ani SŽDC zde nezveřejnila žádnou tzv. nabídkovou trasu. Proto je momentálně velmi komplikované zde zavést jakýkoli vlak a pro případný odklon mimo Turnov tak zřejmě bude muset být použito trasování přes úvrať v České Lípě.

Martin Boháč

Reprezentační ples ČD Cargo již podesáté

Clarion Congress Hotel Ostrava, 9. ledna 2015

Pořádání reprezentačního plesu má již řadu let nezastupitelné místo v marketingovém kalendáři ČD Cargo. Je určen především pro obchodní partnery a zákazníky společnosti a je i jakýmsi symbolickým poděkováním za celoroční spolupráci.

Samozřejmě nechybějí ani další vzácní hosté, především zástupci managementu ČD Cargo či mateřských Českých drah, zástupci dalších společností ze Skupiny ČD či významní představitelé veřejného a podnikatelského sektoru Moravskoslezského kraje. Nelze však opomenout ani další zástupce ČD Cargo, zejména z obchodních, provozních a ekonomických útvarů, provozních jednotek a opraven kolejových vozidel. Nejinak tomu bylo i letos, při jubilejním desátém ročníku plesu, který již tradičně otevírá plesovou sezónu v ostravském kongresovém hotelu Clarion.

Každé jubileum si žádá něco navíc a s tímto cílem přistoupili organizátoři k přípravám letošního plesu. Oproti předchozím ročníkům byla zvolena poněkud jiná koncepce plesu, zejména využití nových kongresových prostor v přízemí hotelu jako hlavní plesovou zónu s tanečním sálem a foyer pro doprovodný program, a dále i sálů v prvním podlaží pro zajištění cateringu a další doprovodný program. Tím se výrazně zvýšila kapacita plesových prostor a komfort všech návštěvníků a mohlo se tak vyhovět neustále rostoucímu zájmu o tuto akci. Zcela zaplněný sál tak mohl letos přivítat rekordních 450 návštěvníků a letošní ples tak získal první NEJ. K těm dalším se ještě dostaneme, ale pojďme pěkně popořádku.

Úderem 19 hodiny zazněly slavnostně vyzdobeným sálem první tóny ostravské hudební skupiny Proxima v čele s kapelníkem Jiřím Bertókem. Záhy se již představili moderátoři celého večera, populární herci Yvetta Blanarovičová a Martin Dejdar, kteří přivítali všechny přítomné a seznámili je s bohatým programem plesu. Vše pak již pomalu směřovalo ke slavnostnímu zahájení plesu. Tomu ale samozřejmě předcházelo předtančení, tentokráte v rytmu směsi standardních tanců bravurně předvedených dvěma tanečními páry Tanečního klubu Ostrava.

Poté se již sál ztišil v očekávání slavnostního zahájení. A hned přibylo další NEJ ke všem ostatním přívlastkům letošního plesu. Nejreprezentativnější zahájení totiž obstaralo kompletní představenstvo ČD Cargo v čele se svým předsedou Ivanem Bednárikem. Ten spolu se svými kolegy Bohumilem Rampulou a Zdeňkem Škvařilem popřál všem především příjemnou zábavu a krásný večer a zároveň přivítal i dalšího vzácného hosta, předsedu představenstva a generálního ředitele Českých drah Pavla Krtka.

Všichni již netrpělivě očekávali první hvězdu večera. Hana Zagorová zazpívala ty neslavnější hity ze své bohaté sbírky populárních melodií a téměř okamžitě uvedla všechny do té správné plesové atmosféry. Sál se rychle zaplnil zpívajícími tanečníky. Jen nerada se nestárnoucí hvězda pop music loučila s báječným a roztančeným publikem. Program však byl nabitý a nabízel mnoho další zábavy.

Účastníky plesu přivítalo kompletní představenstvo ČD Cargo v čele s jeho předsedou Ivanem Bednárikem.

Proxima se opět ujala role hudebního doprovodu večera a ve svém kumštu si se slavnější kolegyní rozhodně nezadala. O patro výše mezitím pro příznivce jazzových melodií zahájilo svoji produkci „SINGER JERRY AND JOE AFTER TRIO“.

Nejen tancem však žije plesající člověk a libé vůně linoucí se o patro výše přímo vybízely ochutnat některou z pochoutek vyhlášené hotelové kuchyně při prvním z večerních rautů. Další hudební bonbonek přichystal známý muzikálový a operetní zpěvák Karel Bláha, jehož slavné italské melodie byly vítaným zpestřením večera. Zároveň připravil tak trochu půdu pro další hvězdu, šaramantního a charismatického Josefa Laufera. O jeho popularitě nelze pochybovat, ale to, že ani po hodině jej nechtěli rozjaření tanečníci pustit z pódia, nečekal asi nikdo.

Po strhujících tanečních kreacích mohli návštěvníci plesu nabrat další síly v předsálí a využít některou z doprovodných aktivit plesu. Tradičně velký zájem směřoval do cargo casina, kde bylo možné si vyzkoušet štěstí ve hře a za speciální cargo peníze si zahrát ruletu, Black Jack či poker a odnést si některou z originálních výher. Většina hostů využila možnosti si přímo z plesu odnést památeční fotografii před stylovou fotostěnou. Takové štěstí však neměli všichni zájemci o tónovanou kreslenou karikaturu, nebylo v silách karikaturisty vyhovět úplně všem.

Pomalu se blížila půlnoc a s ní i napjatě očekávané losování o hlavní ceny plesové tomboly. Než se však symbolicky přehoupneme přes půlnoc, musíme zmínit i další premiérovou událost plesu. Tou byla doprovodná charitativní tombola, jejíž výtěžek byl po půlnoci předán na konkrétní pomoc sociálně potřebné rodině. Tímto si dovolujeme ještě jednou poděkovat všem partnerům a účastníkům tomboly za podporu a účast v této smysluplné akci.

Napětí ještě ani nemělo šanci odeznít a již se sálem ozývaly salvy smíchu. Moderátoři při svém závěrečném vstupu bavili diváky svým vyprávěním a neopomenuli na přání přidat ani pro ně charakteristické role „Mrazíka“ a „čertice“. Jejich loučení bylo zároveň vítáním posledního hosta večera a dalšího plesového NEJ. Tím se může totiž pyšnit hudební duo Verona, jež svým hitem „Hey Boy“, který se stal nejhranější písničkou v Česku, válcovalo v loňském roce český éter. Závěr plesu si nenechala ujít Proxima, jejíž tóny zněly až do třetí hodiny ranní.

To, zda kromě již zmiňovaných NEJ si letošní reprezentační ples vyslouží i přívlastek nejpodařenější či nejhezčí ples historie, necháme na posouzení účastníků plesu. Jedno je však jisté již nyní, většina z nich se těší na příští ročník a přemýšlí, čím je organizátoři překvapí. Věřte, že se bude opět nač těšit.

Zdeněk Šiler,
Marketing a PR

Jedna z hvězd večera Josef Laufer s hosteskami před originální fotostěnou.

Zakončení roku v Divadle Broadway

V závěru roku 2014 se řada z vás jistě účastnila vánočního večírku, který byl pojat jako divadelní představení, a to vánočního muzikálu Janka Ledeckého „Vánoční zázrak“. Akce se konala 18. prosince v zaplněném Divadle Broadway v Praze Na Příkopech.

Úvodním slovem, kterým všechny v hledišti přivítal a zároveň jim popřál příjemné vánoční svátky a vše nejlepší do nového roku 2015, zahájil večer předseda představenstva pan Ivan Bednárik. Muzikál se nesl v duchu vánoční atmosféry, která byla doprovázena známými písněmi Janka Ledeckého. Samotný děj představení měl za úkol divákům připomenout, jak důležité je zachovávat vánoční tradice a být k lidem ve svém okolí milí. V hlavních rolích jsme mohli vidět Lindu Rybovou, Martina Trnavského, Martina Dejdara, Lubu Skořepovou a mnoho dalších českých divadelních ikon. Po představení následovalo rautové občerstvení ve foyer divadla. Věříme, že jste se dobře bavili, a nyní vzhůru do osobně i pracovně úspěšného roku 2015.

Michala Bílková

Ze zahraničí

ŠVÝCARSKO

Exit DB Schenker Rail ze švýcarského BLS Cargo

Švýcarský železniční podnik BLS 6. ledna 2015 oznámil, že od DB Schenker Rail (DB Schweiz Holding) vykoupil zpět 45% podíl ve společnost BLS Cargo, a stal se tak jejím jediným majitelem; cena transakce nebyla zveřejněna. Podle vyjádření obou stran by nemělo dojít k žádným změnám nebo dokonce narušení spolupráce mezi oběma partnery a DB Schenker Rail by měl zůstat jedním z nejvýznamnějších obchodních partnerů BLS Cargo.

BLS Cargo bylo založeno v roce 2001 jako dceřiná firma mateřského BLS pro transalpský tranzit, a to jak na vlastní trati přes Lötschberg, tak i po trati SBB přes Gotthard. DB v něm koupilo podíl již v roce 2002, a jeho výši postupně navyšovalo až na současných 45 % a začalo BLS Cargo využívat pro svůj transalpský tranzit. Ke změně došlo na konci roku 2013, kdy kontrakty na přepravy přes Gotthard získalo zpět SBB Cargo, což vedlo k následnému rozhodnutí majitelů přehodnotit majetkovou strukturu v BLS Cargo a nakonec k prodeji německého podílu.

FINSKO

První finský „open access“ nákladní železniční dopravce Fennia Rail připravuje zahájení provozu

Soukromá firma Fennia Rail objednala u českého výrobce lokomotiv CZ Loko tři dieselové lokomotivy pro zahájení provozu vlastní nákladní dopravy v jižním Finsku koncem roku 2015. Fennia Rail v současnosti jedná s potenciálními zákazníky z oblasti dřevozpracujícího a papírenského průmyslu a doufá, že se jí podaří získat významný počet zakázek, kterými bude moci konkurovat státním VR, které jsou momentálně jediným dopravcem na finské širokorozchodné železniční síti. **Martin Boháč**

AWT prodáno

30. prosince 2014 oznámila skupina BMM, že akcionáři AWT dosáhli dohody o prodeji většinového podílu ve skupině Adwanced World Transport polské skupině PKP Cargo.

Dokončení transakce, která podléhá schválení regulátorů na několika evropských trzích, se předpokládá v první polovině příštího roku.

Dosavadní většinový vlastník AWT, kterým je investor Zdeněk Bakala s rodinou, prodá na základě uzavřené smlouvy 80 % akcií ve společnosti Advanced World Transport B.V. se sídlem v Amsterdamu společnosti PKP Cargo S.A. se sídlem ve Varšavě, a to za cenu 103,2 miliónů EUR. Zbývající 20% podíl akcií zůstává v držení společnosti Minezit SE, ovládané podnikatelem René Holečkem. S tou PKP Cargo uzavřelo dohodu o uspořádání vztahů mezi akcionáři (shareholders agreement). **-red-**

Raketové vlaky

O využití železnice pro vojenské účely již bylo popsáno mnoho stránek. Obecně známými příklady jsou armádní přepravy za prusko-rakouské války nebo obrněné vlaky, především ty, které se účastnily bojů ve Slovenském národním povstání. I v současné době má železniční doprava při přepravě vojenské techniky nezastupitelné místo. O tom je možné se pravidelně přesvědčit i na stránkách Cargováku.

V období studené války dostalo využití železnice pro vojenské účely nový rozměr. V Sovětském svazu začalo být

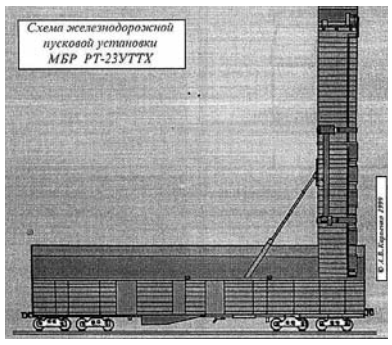


Schéma odpalovacího zařízení na železničním vagóně

od roku 1970 formováno bojové raketové železniční vojsko. Konkrétnější podobu tzv. raketových vlaků získalo v osmdesátých letech minulého století. Rozsáhlé území Sovětského svazu s několikasettisícikilometrovou železniční sítí křižovalo 12 těchto speciálních vlaků[1]. Přesný počet souprav se však dosud tají, podle některých zdrojů jich bylo až 40. Podřízeny byly velení tří raketových divizí s velitelstvími v Kostromnoj, Beršetu a Gladkovoj v Krasnojarském kraji.

Vagóny raketového vlaku byly maskovány jako běžné mrazírenské vagóny. Pohon soupravy zajišťovaly zpravidla tři lokomotivy řady DM 62, vyráběné lokomotivkou ve Vorošilovgradu (Luganšk) v letech 1982–1994. Konstrukčně vycházely ze známých „sergejů“ řady M 62, měly však řadu technických odlišností, včetně např. maskování světel, zařízení umožňujícího tankování paliva z připojené cisterny nebo řízení z kterékoliv jiné lokomotivy raketového vlaku. Celkem bylo na objednávku ministerstva obrany vyrobeno 154 lokomotiv tohoto typu. Dále bylo ve vlaku zařazeno sedm velitelských, resp. obytných vagónů, cisterna s palivem a mazivy pro lokomotivu a potom vagóny vlastního odpalovacího zařízení. V minimální sestavě se jednalo o vagón s vlastním odpalovacím zařízením, tzn. s kontejnerem pro vypuštění mezikontinentální balistické rakety, vagónem se čtyřmi dieslovými generátory o výkonu 100 kW pro zabezpečení činnosti odpalovacího zařízení a vagónem pro řízení odpalovacího zařízení. Posledně jmenovaný byl určen pro posádku v bojové pohotovosti, která po rozkaze z velitelství raketové divize mohla provést odpálení rakety. V soupravě byly řazeny zpravidla tři vagóny s odpalovacím zařízením. Všechny vagóny měly zesílenou konstrukci odolnou proti jadernému výbuchu, lokomotivy byly vybaveny zvláštními filtry. Před odpalem rakety se hydraulicky odklopila střecha a raketa mohla být odpálena kdykoliv v průběhu cesty. Po vložení navigačních informací mohla být raketa odpálena i z odpojeného vagónu.

Vlaky mohly za den urazit až 1 000 km a byly v podstatě nelokalizovatelné, což z nich činilo velice nebezpečné zbraně. Pokusně byly vybavovány celou řadou typů balistických raket, jako poslední se ve výbavě nacházely rakety SS-24 Scalpel s doletem až 11 tisíc kilometrů. Každá raketa byla vybavena hlavicí s deseti samostatnými jadernými hlavicemi o ekvivalentu 0,3 – 0,55 megatuny trinitrotoluenu (TNT)[2], což v konečném součtu představuje až 550 kilotun TNT. Jen pro srovnání můžeme uvést, že nad Nagasaki vybuchla 9. srpna 1945 jaderná (plutoniová) bomba o síle „jen“ 20 kilotun TNT.

V roce 1991 došlo mezi Ruskem a USA k dohodě, že v rámci vzájemné důvěry nebudou tyto vlaky bez předchozího oznámení opouštět základnu. Část soupravy raketového vlaku „Molodec“ neboli „Chlapík“ si mohou prohlédnout návštěvníci železničního muzea „Oktjabrskoj dorogy“ v Sankt Petěrburgu. Je zde vystavena lokomotiva DM 62-1731 vyrobená v roce 1983 a do železničního muzea předaná v červenci 2006 z depa Chvojnaja. Dále pak vagón pro řízení odpalovacího zařízení postavený Kalininskou vagónkou v roce 1986, osminápravový vagón o hmotnosti 200 tun s odpalovacím zařízením vyrobený také v roce 1986 a nesoucí raketu SS-24 a vagón s agregáty rovněž z roku 1986 vybavený zařízením pro připojení k elektrické síti.

Návštěvu železničního muzea „Oktjabrskoj dorogy“ v Sankt Petěrburgu na bývalém Varšavském nádraží lze doporučit i z dalších důvodů. Ve venkovní expozici je kromě již zmíněného raketového vlaku vystavena řada dalších exponátů se vztahem k vojenství. Např. železniční kanon ráže 305 mm vyrobený v roce 1938. Zbraň má dostřel 30 km a byla využívána v sovětsko-finské válce v letech 1939–1940 a také později v době 2. světové války při ochraně pobřeží Finského zálivu. Je zde vystaven také první „sergej“ M 62-1 vyrobený v roce 1964 nebo první motorová lokomotiva s elektrickým přenosem výkonu pro traťovou službu vyrobená v Petrohradě v roce 1924 pod označením ŠČ^{EL}-1.

Text a foto: Michal Roh

[1] Údaj z železničního muzea v Sankt Petěrburgu.
[2] Tuna trinitrotoluenu (TNT) je jednotkou pro posuzování účinnosti jaderných zbraní. Zjednodušeně se dá říci, že je to energie, která se uvolní při explozi jedné tuny chemické výbušniny trinitrotoluenu.

Detailní pohled na vagón s agregáty maskovaný jako mrazírenský vagón.

Pohled na raketový vlak „Molodec

Katalog zaměstnání a to ostatní

Pokračování ze str. 4

Závěrem touto cestou děkuji všem, kteří se ztotožnili s myšlenkou zpracování nové interní normy, podporovali mě a prošli se mnou mnohdy nelehkou cestu od prvého návrhu směrnice Katalogu zaměstnání, přes její tvorbu, obhajování úprav na jednáních, projednávání s odborovými partnery až po její schválení představenstvem naší společnosti.

Poděkování patří také celému mému oddělení, které musí tuto směrnici prakticky uvést do života – úpravou informačního systému, systemizací pracovních míst, přeřazením zaměstnanců na nová pracovní místa, vyhotovením nových pracovněprávních dokumentů, včetně jejich další manipulace až po založení do osobních spisů.

Poděkování patří také všem zaměstnancům společnosti, kteří pochopí, že přijetím nové směrnice Katalog zaměstnání dochází skutečně k velkým změnám, které je v žádném případě finančně ani jinak nepoškozují, ani neomezují v jejich právech, a že mít v pořádku pracovněprávní dokumenty by mělo být i jejich zájmem.

Bc. Věra Drncová,
Vedoucí personálního oddělení
Odbor lidských zdrojů

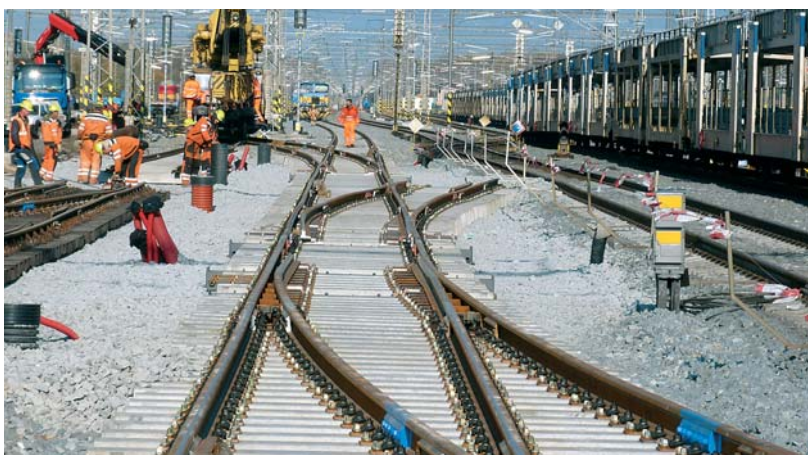
Volejbalisté, ozvěte se!

České volejbalové družstvo se zúčastní Mezinárodního mistrovství USIC ve volejbale, které se bude konat ve dnech 10.–17. června 2015 v Gomelu v Bělorusku.

O účast v reprezentaci se mohou ucházet zájemci z řad zaměstnanců ČD, a.s., ČD Cargo, a.s., SŽDC, s.o., nebo členů OSŽ ze všech ostatních organizací. Účastnit se mohou také rodinní příslušníci, kteří v roce 2015 budou ve věku 16 – 21 let.

Hledáme volejbalisty s ligovými zkušenostmi, kteří splňují uvedené podmínky a mají zájem se ucházet o železničářskou reprezentaci České republiky. Zároveň tímto žádáme vedoucí pracovníky a trenéry mužstev o informování hráčů, pokud splňují uvedená kritéria. Zájemci mohou kontaktovat pana Václava Slezáka, telefon 737 275 091, e-mail vaclav-slezak@seznam.cz . Ve dnech 10.–11. února 2015 se v Hradci Králové uskuteční nominační soustředění. **Václav Slezák**

Foto měsíce



Jako foto měsíce jsme tentokrát vybrali snímek Imricha Antala, který byl pořízen 5. listopadu 2014 mezi obvody vnitřního nádraží a přednádraží železniční stanice Olomouc. Fotografii můžeme také brát jako připomínku toho, že v roce 2015 nás čekají rozsáhlé výluky, mimo jiné právě na Olomoucku.

Vydavatel: ČD Cargo, a. s. Redakční tým: Michal Roh, Michala Bílková, Martin Boháč, Dušan Pouzar, Petra Čermáková, Hana Zdechovanová, Zdeněk Šiler, Kamila Chovancová
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.