

ČD Cargo v roce 2014 navázalo na pozitivní výsledky předchozího roku

V roce 2014 společnost ČD Cargo realizovala zisk před zdaněním ve výši 725 mil. Kč (dle českých účetních předpisů), což znamená o 124 mil. Kč lepší výsledek proti úspěšnému roku 2013. Podařilo se naplnit plánované tržby z vlastní přepravy a naopak v nákladech nedočerpat značnou část plánovaných prostředků, tím byl významně překročen také plánovaný výsledek hospodaření. To jen potvrzuje, že jsme i díky restrukturalizačním opatřením dokázali zvýšit efektivitu napříč celou společností, za což patří dík všem zaměstnancům.

Po takto úspěšných letech však před námi nyní stojí nelehký úkol, obstat i v roce letošním. A budeme to mít na plně liberalizovaném dopravním trhu opět o něco těžší, protože cenový tlak v segmentu ucelených vlaků je díky konkurenci čím dál silnější a musíme i nadále pokračovat v optimalizaci segmentu jednotlivých vozových zásilek. Letošní rok tak bude opět ve znamení nových opatření a projektů zaměřených na vyšší efektivitu společnosti jako celku. Navíc je nezbytně nutné začít odmazávat deficit, který máme z předchozích let v investiční činnosti a opravárenství, jelikož bez odpovídajícího vozového parku nemůžeme z dlouhodobého hlediska na trhu obstat.

Věřím, že tuto situaci zvládneme a ČD Cargo i do budoucna potvrdí své postavení a zůstane významným hráčem na evropském dopravním trhu.

Tomáš Tóth

Změny v řídicích orgánech

Jediný akcionář České dráhy, a.s., při výkonu působnosti valné hromady společnosti ČD Cargo, a.s., zvolil chybějícího sedmého člena dozorčí rady.

Novým členem dozorčí rady byl s účinností od 28. dubna 2015 zvolen **Mgr. František Bureš, LL. M.**

Věra Drncová

Vyhrajte zážitkový poukaz v hodnotě 15 000 Kč

Vážení zaměstnanci, NN Životní pojišťovna pro vás připravila soutěž, ve které malý dárek získá každý přihlášený účastník! Pokud správně odpovíte na soutěžní otázku, budete navíc zařazeni do slosování o poukaz od společnosti Allegria, specialisty na zážitky pro gurmány, cestovatele i dobrodruhy.

1. cena: poukaz v hodnotě 15 000 Kč
2. cena: poukaz v hodnotě 10 000 Kč
3. cena: poukaz v hodnotě 8 000 Kč

Více informací k soutěži získáte na sedmé straně interního magazínu Cargovák.



24. února 2015 bylo ukončeno turnusové nasazování lokomotiv řady 703 u ČD Cargo. V tento den vykonala lokomotiva 703.037 poslední obsluhu vlečky MITAS v pražských Strašnicích. Podrobnější informaci k této události naleznete uvnitř čísla.

Foto: Michal Roh

Rok 2014 byl pro skupinu ČD úspěšný

říká Pavel Krtek, předseda představenstva ČD, a.s., a předseda dozorčí rady ČD Cargo, a.s. Právě z titulu druhé jmenované funkce jsme ho požádali o krátký rozhovor nejen k výsledkům, ale i na další aktuální témata.

► Ke 30. dubnu 2015 byly zveřejněny výsledky hospodaření Skupiny ČD za rok 2014, ze kterých je patrné meziroční zlepšení. Jaké faktory se na něm nejvíce podílely?

Je to kombinace vyšších tržeb z hlavní činnosti, loni zejména v osobní dopravě, a nižších nákladů. Nejvýznamnější úspory v nákladech byly na straně výkonové spotřeby. Ta se meziročně snížila o 950 mil. Kč. Klesly však i další náklady, včetně osobních, které se meziročně snížily o 577 mil. Kč v souvislosti s realizací restrukturalizačních opatření v nákladní dopravě.

► A jak z pozice předsedy dozorčí rady hodnotíte rok 2014 v ČD Cargo?

Podařilo se nahradit některé ztracené přepravy jinými zakázkami a díky probíhající restrukturalizaci Cargo snížilo náklady, což se v dobrém výsledku také odráží. Velice pozitivně vnímám snížení ztrátovosti jednotlivých vozových zásilek, které Cargo na jedné straně ztěžují, na druhé ale mohou být konkurenční výhodou, protože je nikdo jiný nedělá. Každopádně musíme dál pokračovat ve zvyšování efektivity, protože vývoj na trhu nákladní dopravy vůbec nevypadá dobře. Silná konkurence srazila ceny a marže na ucelených vlacích, což nám dělá velké starosti.



Pavel Krtek, M.Sc.

Předseda dozorčí rady ČD Cargo, a.s., od 16. března 2014, věk: 44 let

Pavel Krtek vystudoval francouzskou státní technickou univerzitu Ecole Centrale Paris. Pracovní kariéru začal u společnosti Lafarge Cement. Následně působil ve skupině Unipetrol jako člen představenstva, dále jako finanční ředitel divize železniční dopravy Unipetrol Doprava a finanční ředitel rafinerie Paramo Pardubice. V únoru 2014 byl zvolen členem představenstva ČD, a.s., s odpovědností za ekonomiku a finance. V listopadu 2014 byl zvolen předsedou představenstva ČD, a.s.

► V minulosti existovala řada společných projektů mezi ČD a ČD Cargo, kde se hovořilo o velkém potenciálu synergických efektů. Jsou některé z nich stále aktuální?

To přímo souvisí s tím, co jsem právě řekl. Musíme být efektivnější, abychom maximálně eliminovali nižší ceny a marže. Společnou údržbou, společným nákupem nebo systémem šrotace vlastními silami ve šrotovacím centru ČD v České Třebové jsme schopni ušetřit velké peníze. A profitovat z toho bude nákladní i osobní doprava.

► Výluková činnost trápí osobní i nákladní železniční dopravce. Myslíte

si, že existuje prostor pro společný tlak na SŽDC na lepší koordinaci výluk a podobně.

Se správcem infrastruktury komunikujeme prakticky nepřetržitě. Je samozřejmě dobře, že probíhá modernizace tratí, což v příštích letech oceníme. Bohužel, doplácíme na to, že se v minulých letech do infrastruktury investovalo málo a teď to doháníme. V osobní dopravě to znamená odliv cestujících, v nákladní ztrátu důvěry zákazníků kvůli zpoždování přeprav. Vnímám i to, že hlavní železniční koridor na Moravu je přetížený a při omezení provozu na něm prakticky nezbyvá pro nákladní dopravu místo. Takže ano, společný tlak

na efektivní plánování výluk a do držování termínů je na místě.

► V nedávné době se v Praze konala Konference generálních ředitelů OSŽD. České dráhy v té době hostily i skupinu ruských novinářů. Jak vnímáte možnosti další spolupráce ČD Cargo směrem na východ?

Věřím, že potenciál tu je a zástupci členských zemí OSŽD z východní Evropy a Asie se v tomto smyslu opakovaně vyslovili.

► Jak vidíte budoucnost železniční nákladní dopravy v České republice a v celé Evropě?

Vše záleží na společenské poptávce, kterou reprezentují kroky jednotlivých států. Pokud chceme, aby ubylo kamionů na silnicích, musíme podpořit železnici. Myslím si, že takový trend přichází a nákladní železniční doprava zažije renesanci. Zájem asijských zemí o přepravu zboží do Evropy po kolejích je zřejmý. Je ovšem potřeba investovat do infrastruktury, abychom dokázali ještě účinněji konkurovat nejen silniční, ale v tomto případě hlavně námořní dopravě.

► A jakou roli v ní podle Vás bude hrát ČD Cargo?

ČD Cargo bylo a stále je důležitým hráčem v regionu střední Evropy. Nevidím žádný důvod, proč bychom neměli tuto pozici uhlíkat a dál rozvíjet, například díky přepravám z a do Ruska, Kazachstánu nebo Číny. Tam vidím velkou příležitost.

**Připravil: Radek Joklík
Foto: Michal Málek**

Manipulační vlak Mn 83371

ČD Cargo jako jediný železniční dopravce v České republice nabízí zákazníkům přepravu jednotlivých vozových zásilek. Jednotlivé vozové zásilky jsou svázeny manipulačními vlaky („první míle“) do vlakových seřaďovacích stanic, kde jsou z nich tvořeny vlaky. Síť těchto stanic je spojena pravidelnými linkami Pn vlaků, které vezou vozy do různých míst vykládky.

V poslední vlakové seřaďovací stanici vozu je vůz znovu přerazen do manipulačního vlaku („poslední míle“), který jej dopraví do cílového místa vykládky. V naší reportáži se podíváme na jízdu jednoho z těchto manipulačních vlaků.

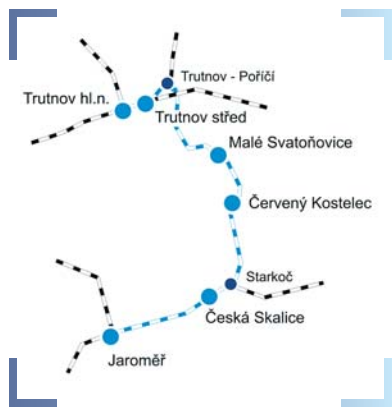
„Manipulák“ 83371 byl ve stanici Trutnov hlavní nádraží sestaven v noční směně. V jeho čele vidíme dvojici lokomotiv – konkrétně stroje čísel 750.338 + 235. „Dnes vezeme devět vozů, osm jich je ložených, jeden prázdný. Náš vlak je 758 tun těžký. „Hytlák“ s ohledem na charakter našeho vlaku nevozíme, byla by to zbytečná zátěž znamenající vyšší náklady na dopravní cestu,“ informuje Oldřich Šrůtek, strojvedoucí našeho vlaku, a doplňuje: „Nástup na směnu jsem měl dnes v 6:57 hod., odvezu vlak do Jaroměře a zpět do stanice Trutnov střed. Odtud jedu na hlavní nádraží tzv. re-

žijní jízdu osobním vlakem a tady má směna v 16:45 hod. končí.“

V 8:47 hod. se vydáváme na cestu. Ne však na dlouho, už za 4 minuty zastavujeme ve stanici Trutnov střed, kde čekáme mimo jiné na ukončení práce „traťováků“, kteří zde vyřezávají náletové porosty podél tratě. Pobyt v této stanici bývá občas využit např. pro přivěšení správkových „Wapek“ vyřazených z ucelených uhelných vlaků. Trutnov střed je nejvýznamnější stanicí pro nákladní dopravu v širokém okolí. Pro posun ve stanici a přistavbu vozů na vlečku elektrárny Poříčí je zde ve vybraných časech k dispozici lokomotiva řady 742. Nakládá se zde především dřevo, dodeji dominují zásilkami s uhlím a s odsiřovacím vápencem do již zmíněné elektrárny. „Odsiřovací vápenc se do elektrárny přepravuje z nedalekých Kunčic nad Labem v jejich vlastních vozech,“ uvádí jako zajímavost strojvedoucí Šrůtek a doplňuje další: „Stanice je vybavena elektronickým stavědlem ESA 13, ale ještě v nedávné době zde výpravci používali elektrodynamiku, kterou byla vybavena i elektrárenská vlečka.“

Po ukončení prací a vykřižování s protijedoucím rychlíkem „Krakonoš“ se v 9:16 hod. na odjezdovém návěstidle S3 objevuje návštěv povolující jízdu do sousedního obvodu Trutnov-Poříčí, kterým dnes bývalá stanice je.

Poříčím projíždíme, ale na zhlaví si stihneme prohlédnout úvratovou odbočku tratě do Královce, po které se přepravují kaly z nedalekého Walbrzychu. Také stanicí Malé Svatoňovice projíždíme a v 9:38 hod. zastavujeme v Červeném Kostelci, kde čekáme na křižování s protijedoucím spěšným vlakem z Hradce Králové. To je prostor pro pokračování rozhovoru s panem Šrůtkem. „V Malých Svatoňovicích se dnes nakládá v omezené míře jen dřevo a železný šrot, dříve převažovala nakládka uhlí ze zdejšího dolu Zdeněk Nejedlý. To se odtud odváželo ucelenými vlaky do elektrárny Poříčí, část kvalitního uhlí byla určena na export. Ani v Kostelci není nakládka a vykládka



příliš silná. Vykládá se zde uhlí pro místní uhelné sklady, nakládá se dřevo.“ V 9:56 hod. se rozjíždíme směrem k 10 km vzdálené stanici Starkoč, kam přijíždíme v 10:08 hod.

Stanice nemá výpravní oprávnění a my zde budeme čekat z dopravních důvodů. Čekání využijeme k prohlídce soupravy našeho vlaku. Na konci je zařazen soukromý vůz řady Uacs ložený mletým vápencem z Vrchlabí do Veselíčka. Další čtyři vozy Laaps byly naloženy dřevem v Jilemnici a míří na pilu ve Ždírci nad Doubravou. Také další vůz Eas byl v Jilemnici naložen dřevem. To je však určeno na pilu v rakouském Retzu. Vůz Falls přepravujeme do opravní kolejových vozidel v Mostě, kde pak bude opět zařazen do některé z uhelných souprav. Také další vůz Eas se dřevem, tentokrát ze



stanice Trutnov střed, poputuje do Retzu. A přímo za lokomotivou je zařazen zvláštní vůz Ealos ložený dřevem z Trutnova středu do Lince.

Předjíždí nás spěšný vlak do Hradce Králové a křižujeme s protijedoucím rychlíkem „Metuje“ z Prahy. V jeho čele je dnes mimořádně stroj 754.048, který zde zaskakuje za pravidelně nasazované modernizované „catry“ 750.7 Českých drah. V 10:44 hod. se vydáváme na další cestu, o 6 minut později projíždíme Českou Skalici, kde si na fasádě výpravní budovy můžeme všimnout zaryté kulky z prusko-rakouské války roku 1866.

V km 10,361 přejíždíme odbočnou výhybku č. A1 a následně i předávací kolejiště vlečky Agro CS Česká Skalice, na kterou jsou pravidelně přistavovány cisternové vozy s kapalnými palivy. Spoluúčastem vlečky je pak společnost Cerea nakládající obilí. „Obsluha vlečky je prováděna cestou posunu z České Skalice vlaky 83295/4, v pracovní dny, samozřejmě jen při dostatku zátěže. Ta je do České Skalice řazena ve vlaku 83370, zpět do Hradce pak jede jako vlak 83107,“ popisuje Oldřich Šrůtek způsob obsluhy zdejší vlečky. Na návěstidle automatického hradla Rychnovok v km 4,6 máme volno, návštěv povolující jízdu je i na vjezdovém návěstidle stanice Jaroměř. Zde zastavujeme přesně v 11:03 hod. Strojvedoucí

Šrůtek sestupuje z lokomotivy, nasazuje rukavice a jde odpřáhnout připojené vozy. Ty si po nezbytném posunu přebírá lokomotiva 750.287, která je spolu s další zátěží odváží do Hradce Králové. Najíždíme na vozy určené pro vlak Mn 83370 v opačném směru a motor „dvojčat“ utichá. „Pravidelný odjezd zpět do Trutnova je stanoven na 13:42 hod. a dnes jej určitě dodržíme, neboť čekám na lokomotivu od „manipuláku“ ze Dvora Králové nad Labem. Ta pojedje se mnou v závěsu do České Skalice a bude obsluhovat již zmiňovanou vlečku agrochemického podniku,“ uzavírá naši reportáž strojvedoucí Oldřich Šrůtek.

Podobných „manipuláků“ vypravuje akciová společnost ČD Cargo přibližně stovky denně. Bez těchto vlaků by nebylo možné zajistit fungování systému jednotlivých vozových zásilek. Nabídka přepravy „jednotlivců“ je naší nezanedbatelnou konkurenční výhodou, na druhou stranu se jedná o nákladově náročný systém s vysokým podílem lidské práce. Systém je nutné neustále optimalizovat a zefektivňovat. Jak bude efektivní, však záleží i na celé řadě vnějších vlivů, např. na ekonomické situaci v regionech, nabídce dostatečné kapacity dopravní cesty apod. Výše uvedené řádky jsou toho důkazem.

Text a foto: Michal Roh
Mapa: Milan Koska



Tři otázky pro...



Barboru Leznovou,
obchodní manažerku
komodity potravin

» 1. dubna byl v komoditě potravin zahájen nový obchodní rok. Jak byste hodnotila průběh vyjednávání a jak se vám daří bojovat s konkurencí?

Dubnový začátek nového obchodního roku se vztahuje především k přepravám obilí. Průběh vyjednávání byl jako každoročně plný argumentů o nutnosti snižovat ceny vzhledem ke značné konkurenci na dopravním trhu. Komodita potravin se od vzniku společnosti ČD Cargo potýká s velkou konkurencí v podobě soukromých železničních dopravců při přepravách ucelených vlaků z nakládkových míst, kde je pro dopravce snadný přístup na vlečku. Soukromí dopravci na takové přepravy nabízejí neúměrně nízké ceny. Proto jsme museli dlouho hledat správnou strategii pro zamezení přebírání našich přeprav soukromými dopravci.

Úspěšnou strategii jsme našli před čtyřmi lety v podobě levelových cen. Jejich systém motivuje zákazníky k přepravě co největšího objemu zboží s ČD Cargo. Ceny jsou zároveň rozděleny do tří kategorií podle náročnosti technologie obsluhy vlečky. Pře-

pravy obilovin jsou však ekonomicky náročné kvůli optimálnímu využití vozů. Transporty obilovin z velké části řídí burza v Amsterdamu, která určuje výkupní ceny agrárních produktů. Pokud jsou výkupní ceny nízké, vozy nejsou využity a stojí. Pokud jsou výkupní ceny přijatelné, jezdí s nadsázkou vše, co má kola. Rovnoměrné využití vozů v rámci roku je chimérou. Přesto musíme přepravy prodat za takovou cenu, která pokrývá celoroční náklady na vozy.

Ale zpět k otázce jednání. Ačkoliv vyjednávání k novému obchodnímu roku byla náročná, s ohledem na objem zasmělných přeprav je hodnotím jako úspěšná.

» Jak se Vám daří spolupracovat s oddělením business development?

Oddělení business development v nové podobě vzniklo teprve nedávno, ale za krátkou dobu jeho existence se v komoditě potravin podařilo rozjet zcela nové přepravy obilovin z Lovosic do Hamburku, kde business development pracuje v podstatě jako vnitřní spedice ČD Cargo. V dubnu

letošního roku se nám tak podařilo „rozjezdřit“ soupravu dvouosých obilných vozů Tdgn, která se uvolnila po ukončení přeprav šrotu z Dobrovice a Předměřic, o které každoročně v komoditě potravin bojujeme se soukromými dopravci.

S oddělením business development připravujeme sdílenou tabulku s potenciálními obchodními případy. Jedním s hlavních parametrů pro výběr, na jaký obchodní případ vozy nasadíme, bude ekonomická výhodnost obchodního případu pro ČD Cargo. Abychom však byli úspěšní, nestačí jen přepravu získat obchodně, ale pak ji také kvalitně zabezpečit. Zde vystává potřeba zřízení spedičního oddělení – týmu, který bude pro vlastníky zboží zajišťovat spediční práci (propojování složek provozu, obchodu i ekonomiky zejména v zahraničí).

» Vidíte ve vaší komoditě pro tento rok nějaký další potenciál?

Potenciál v komoditě potravin je značný. Jednáme se zástupci společnosti Agrana o možnosti podílet se na přepravách cukrové řepy v kampani

2015/2016. Máme připravený projekt na přepravu 130 tisíc tun řepy z různých nakládkových stanic na Moravě do cukrovaru v Hrušovanech nad Jevišovkou. Řepa bude na nádraží dovážena nákladními automobily, zde překládána do vozů Eas a v ucelených vlacích poputuje do Hrušovan.

Velký potenciál představuje převzetí návozu zemědělské biomasy do elektrárny a teplárny. Tyto přepravy jsou nyní na vzestupu. Od roku 2013 jednáme se zástupci jedné společnosti o navážení biomasy ze Slovenska pro provoz elektrárny, jejíž ostrý provoz má být zahájen v letošním roce. Nyní se zástupci energetické společnosti a kolegy z provozu řešíme finální podobu technologie přemístění biomasy z železničních vozů do zásobníku elektrárny. Potenciál vidím také v návozech slámy, která je nyní přepravována do elektrárny kamiony a kterou po vyřešení technologie přemístění suroviny z železničních vozů do zásobníku elektrárny můžeme také převzít.

Připravil: Michal Roh
Foto: Michala Bílková

Podílíme se na modernizaci tratí ve Slezsku

ČD Cargo se podílí na optimalizaci tratě Bystřice nad Olší – Český Těšín, resp. železničního uzlu Český Těšín.

Na počátku měsíce dubna převzalo ČD Cargo po technické kontrole u externího dopravce v Ostravě další soupravu 20 vozů Ua (Dumpcar). Na základě požadavku odboru obchodu byla souprava odeslána na nakládku štěrku do lomu EUROVIA Kamenolomy, a.s. – Lom Jakubčovic.

Bystřice nad Olší – Český Těšín. Následující den zajišťovali pracovníci provozního pracoviště Český Těšín pro zákazníka IDS – Inženýrské a dopravní stavby Olomouc noční vykládku. Zaškolení a praktickou ukázkou pneumatického klopení výše uvedených vozů zajišťoval zástupce provozní jednotky Ostrava Bc. Lubomír Mrózek.

Po noční vykládce v Českém Těšíně odjela prázdná souprava 10. dubna ihned na druhou nakládku do Jakubčovic.



Nakládka v Jakubčovicích probíhala za mimořádně nepříznivého počasí.

více nad Odrou. Prázdná souprava odjela z Ostravy hlavního nádraží 8. dubna 2015 ráno, po cestě přistoupila ve stanici Studénka posunová četa provozního pracoviště Ostrava, která se pak podílela na nakládce vozů na vlečce.

Po šesti hodinách pobytu na vlečce kamenolomu odjel první vlak o hmotnosti 1 600 tun do stanice Český Těšín, kde probíhá rozsáhlá výluková činnost související s akcí SŽDC „Optimalizace tratového úseku

čovic. A také druhý ložený vlak dojel do svého cíle v pořádku a včas.

Vzhledem ke značné operativě a změnám objednavatele (vlivy počasí a technologických činností při výluce) patří poděkování všem zaměstnancům, kteří se na bezproblémové přepravě podíleli, ať už manažerům odboru obchodu, tak samozřejmě, provozním zaměstnancům z Ostravy a Českého Těšína.

Text a foto: Tomáš Pilch

Konec „prasátek“ řady 703 u ČD Cargo

Lokomotivy řady 703 (T 212.1) konstrukčně vycházejí ze svých předchůdkyň řady 702 (T 212.0). Prototyp byl vyroben v roce 1969 v Turčianských strojárnách v Martine, sériová výroba probíhala v letech 1972 – 1979, přičemž bylo vyrobeno 224 lokomotiv určených zejména pro lehký staniční posun, posun v depech a především na vlečkách průmyslových podniků. Lokomotivy jsou vybaveny motorem TATRA 930-54 s hydromechanickým přenosem výkonu a disponují výkonem 169 kW.

Doprovazčí ČD Cargo má ve svém stavu dvě lokomotivy řady 703, konkrétně jde o stroje 703.037 a 703.046. V pravidel-

ném provozu jsme se donedávna mohli setkat pouze s lokomotivou č. 037. Druhá lokomotiva byla dlouhodobě odstavena a sloužila jako záložní. Provozní pracoviště ČD Cargo Praha-Libeň nasazovalo lokomotivu na obsluhu vlečky MITAS v pražských Strašnicích. Lokomotiva řady 703 zde byla před řadou let nasazena z důvodu vysoké prašnosti výroby, která u lokomotiv s elektrickým přenosem výkonu byla příčinou jejich častých poruch. Elektrický přenos výkonu nebyl dříve na MITASu povolen také kvůli riziku výbuchu.

S ohledem na stáří lokomotiv zahájilo ČD Cargo jednání se zákazníkem o jejich možné náhradě modernějšími hnacími vozidly s elektrickým přeno-

sem výkonu. Jednání dopadlo úspěšně a 24. února 2015 obsloužila lokomotiva 703.037 vlečku MITASky naposledy. Krátký čas zde obsluhu zajišťovaly lokomotivy řady 742 a 10. dubna 2015 se zde poprvé objevila lokomotiva 704.011. Éra „prasátek“ se tak definitivně stala minulostí a oba stroje byly odstaveny. MITAS vzal v potaz i snížení rizika možné ekologické škody, kdy v létě 2014 při poruše lokomotivy vytekl do vlečkového kolejiště olej z převodovky.

Na závěr dodejme, že společnost MITAS expeduje prakticky všechny vyrobené pneumatiky prostřednictvím společnosti ČD Cargo.

Michal Roh

Slavnostní pouť Legiovaku zahájena

Předseda vlády Bohuslav Sobotka spolu s generálním ředitelem a předsedou představenstva Českých drah Pavlem Krtkem, generálním ředitelem SŽDC Pavlem Surým, předsedou představenstva ČD Cargo Ivanem Bednářikem a předsedou Československé obce legionářské Pavlem Budinským slavnostně 19. května 2015 zahájili projekt „Legiovlak – prezentace v krajských městech 2015“.

Legiovlak je součástí projektu Legie 100 a má za úkol připomenout odkaz zakladatelů československého státu. Historický vlak tvoří jedenáct zrekonstruovaných vozů, kde mohou návštěvníci shlédnout např. sanitní vůz, plošinový vůz s obrněným vozidlem, poštovní a prodejní vůz nebo kovářskou dílnu. Legiovlak vyjel z Prahy – hl. nádraží kolem polední hodiny

19. května 2015 a jeho první zastávka byla v Mladé Boleslavi, kde bude zároveň probíhat týdenní výstava vlaku. Dále Legiovlak pojedje do Liberce, Martinic v Krkonoších, Jaroměře, Hradce Králové, Pardubic, Českých

Budějovic, Jihlavy, Brna, Zlína a do Břeclavi. Prohlídka vlaku ve jmenovaných stanicích je zdarma zpřístupněna pro všechny věkové kategorie a bude probíhat do 24. listopadu 2015.

Text a foto: Michala Bílková



Veletrh TransRussia Moskva

Prezentace na odborných veletrzích patří mezi významné součásti marketingové komunikace většiny firem. ČD Cargo, jako jeden z pěti nejvýznamnějších evropských nákladních železničních dopravců, samozřejmě pravidelně využívá možnosti se na těchto odborných dopravních a logistických akcích prezentovat. Jednou z tradičních akcí je veletrh TransRussia, který letos proběhl ve dnech 21. – 24. dubna na moskevském výstavišti Crocus Expo IEC. Jednalo se o jubilejní 20. ročník této akce.

Od veletrhu nelze primárně očekávat okamžité získání nových zakázek, veletrh je především místem setkávání, významnou společenskou událostí, kde představujeme naši společnost a budujeme její image. V Moskvě jsme se v letošním roce zaměřili na nabídku kapacit a služeb moderního logistického areálu v Lovosicích, na posílení obchodních zájmů ve východoevropském a euroasijském regionu s prioritním zaměřením a orientací na spolupráci s čínskými partnery.

O zhodnocení akce samotné jsme požádali Zdeňka Šilera, specialistu propagace a reklamy, tedy jakousi „duši“ celé naší expozice, a Rudolfa Rabase, obchodního manažera a zástupce ředitele odboru obchodu ČD Cargo.

Zdeněk Šiler

Dovolím si stručně zhodnotit veletrh z pozice marketingu. Úloha marketingu začíná dlouho před samotným veletrhem, nejprve vytipováním a výběrem vhodných veletrhů, samozřejmě vždy s ohledem na obchodní zájmy společnosti a její priority v daném období. Dalším krokem, opět se značným předstihem, je výběr realizátora expozice, příprava jejího designového a funkčního řešení. O tom, že jsme v tomto úspěšní, svědčí i několik ocenění z prestižních mezinárodních veletrhů v posledních letech, a to právě za designové řešení a realizaci. I v Moskvě budila expozice ČD Cargo zaslouženou pozornost, což je i jedním z marketingových cílů – přilákat k expozici co nejvíce návštěvníků. Pánská část návštěvníků samozřejmě také obdivovala přitažlivé hostesky. Nutno však podotknout, že výběr hostesek není až tak snadný, jak se na první pohled může zdát. Od hostesky očekáváme profesionální přístup k potenciálním zákazníkům, příjemný vzhled a vystupování, a v neposlední řadě musí být hosteska šikovná a samostatná.

Ovšem zpět k podstatnějším záležitostem. Úloha marketingu před veletrhem a během nej dále spočívá v přípravě prezentačních a propagačních materiálů, reklamních předmětů, zajištění cateringu, technického a orga-

nizačního servisu, stručně řečeno ve vytvoření co nejlepších podmínek pro práci celého veletržního týmu. Jeho složení je velmi důležité, neboť musí fungovat jako jednotný tým, což pro moskevské vystoupení bezesbýtku platilo. Letošní TransRussia byla z pohledu marketingu úspěšným veletržním počinem, o čemž svědčí především zájem návštěvníků.

Rudolf Rabas

Vývoj a možnosti ruského trhu, který hraje prim v mnoha parametrech euroasijské dopravy a logistiky, není možné opomíjet, a tak účast na moskevském veletrhu měla své opodstat-

nění. Bohužel účast vystavovatelů byla negativně ovlivněna ochlazením evropsko-ruských vztahů, avšak i přes celkovou politickou situaci se zde uskutečnilo několik zajímavých setkání se společnostmi hledajícími na evropském trhu spolupráci v oblasti dopravy a logistiky.

Jedním z nejzávažnějších zájemců o logistické služby ČD Cargo, kterého zaujala zejména nabídka skladovacích prostor haly v Lovosicích a její vhodná poloha na hlavních dopravních spojnících, byla delegace z Číny. Celé jednání vyznělo dosti optimisticky a je předpoklad navázání užší spolupráce. Vzhledem k množství dováženého zboží z Číny do Evropy a zájmu o skladovací prostory v poslední době jsou tato očekávání reálná. V Moskvě byl zároveň domluven termín prohlídky lovosického areálu.

Jednání, která probíhala s dlouhodobými zákazníky ČD Cargo, se týkala převážně zajištění stávajících obchodních případů, nicméně i zde bylo projednáno několik dalších možností rozvoje přeprav z Ruska i z Dálného východu. Jednání se týkala možností dopravy štěpky, dřeva, chemických produktů a dalších surovin. Vzhledem k předpokládaným objemům se tyto obchody jeví jako velice zajímavé. Je však nutné říci, že v minulosti již byla rozjednána řada podobných obchodů, z nichž se však podařilo zrealizovat pouze malou část. Přesto jsou tyto aktivity stále monitorovány a zákazníkům je deklarována připravenost naší společnosti kdykoli se dopravně a logisticky podílet na všech jejich obchodních záměrech.

V rámci moskevského veletrhu jsme se také setkali se zástupci našich sousedních dopravních partnerů ze Slovenska, Polska, Německa a Rakouska. Probírala se celková situace na evropském dopravním trhu, schopnost rozvoje všech společností při stále silícím boji o zákazníka a možnost nabídek nových služeb zákazníkům. Místem dalších, již méně oficiálních jednání a diskuzí, byl Český dům.

I v dnešní době moderních komunikačních technologií má přímý kontakt se zákazníky a veřejností svoji nezastupitelnou úlohu. Proto je účast na veletrzích více než důležitá.

Připravil: Michal Roh

Foto: Zdeněk Šiler



Zpráva o vývoji nehodovosti v ČD Cargo v roce 2014

Pro zajištění bezpečnosti provozu musí mít v souladu se zákonnými ustanoveními každý provozovatel dráhy a provozovatel drážní dopravy zaveden systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy. Jedná se o souhrn mnoha činností souvisejících např. s organizací provozu, výcvikem a školením zaměstnanců, informováním zaměstnanců, vyhledáváním rizik atd.

Jednou z částí uvedeného systému je i problematika mimořádných událostí, kdy musí být systémem zavedeno zjišťování příčin vzniku, jejich analyzování a v konečné fázi musí být přijímána nezbytná preventivní opatření.

Pojem bezpečnost provozu lze jen obtížně vyjádřit měřitelným parametrem. Naopak, pojem nehodovost je možno vyjádřit počtem vzniklých mimořádných událostí (dále jen MU), které jsou definovány v § 49 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.

V roce 2014 došlo celkem k 246 MU s účastí ČD Cargo, a.s., jako provozovatele drážní dopravy nebo provozovatele dráhy. Vývoj posledních let ukazuje, že nehodovost má klesající tendenci a v porovnání s rokem 2013 došlo k poklesu celkového počtu MU o 7 %.

Celková odhadnutá škoda z MU vzniklých v roce 2014 činí 83 886 443, – Kč. Za období roku 2013 byla tato škoda ve výši 41 243 750, – Kč. Přehled o počtu MU a s tím související výši vzniklých škod rozdělených dle místa vzniku MU je zřejmý z následující tabulky:

Škoda, která v roce 2014 vznikla společností ČD Cargo, a.s., při MU, je vyčíslena ve výši 27 357 710, – Kč. Ve srovnání s rokem 2013 je i tato škoda vyšší a to o necelých 9 milionů Kč. Škoda, která vznikla při MU v roce 2014 z viny naší společnosti, je odhado-

vána ve výši 23 845 563, – Kč, přičemž škoda způsobená na majetku třetích osob u těchto MU činí 7 129 843, – Kč. Uvedená čísla vyjadřující způsobené finanční újmy na majetku fyzických i právnických osob zúčastněných na MU v roce 2014, která jsou výrazně ovlivněna závažností vzniklých MU v daném konkrétním období. Rovněž je nutné zmínit, že do dnešního dne není oficiálně uzavřeno několik „závažných nehod“ a „nehod“ z druhé poloviny roku 2014, které mohou mít vliv na konečné vyčíslení vzniklých škod a přiřazení konkrétní odpovědnosti.

Z počtu MU dle místa vzniku (viz předchozí tabulka) je zřejmé, že po reorganizaci JOS ČD Cargo, a.s., v roce 2013 nastal velký rozdíl mezi jednotlivými PJ, kdy především u PJ Ostrava a PJ Praha výrazně narostl počet MU. To přináší zvýšené nároky na postupy a kvalitu šetřících úkonů, včetně vytížení příslušných zaměstnanců.

Při MU v roce 2014 bylo usmrceno 23 osob a 17 jich bylo zraněno. K usmrcení osob došlo z důvodu jejich pohybu v zakázaném pásmu dráhy nebo při střetnutí na železničních přejezdech. Při výkonu služby došlo ke zranění celkem 6 zaměstnanců ČD Cargo, a.s. Vykojelo celkem 10 hnacích dráž-

ních vozidel a 71 železničních vozů (z toho 48 vozů držitele ČD Cargo, a.s.).

Nejzávažnějším druhem MU jsou srážky drážních vozidel. Z uvedeného grafu je patrné, že ve srovnání s předchozími obdobími došlo k nárůstu tohoto druhu MU. Následkem těchto MU jsou také rozsáhlé škody vzniklé jak na majetku ČD Cargo, tak na majetku provozovatele dráhy i třetích osob.

Nejzávažnější MU z uvedené kategorie se stala v obvodu PJ Praha dne 12. 4. 2014, kdy došlo při posunu samostatného hnacího drážního vozidla (dále jen HDV) v žst. Praha-Libeň ke srážce s dalším stojícím HDV ČD Cargo. Při srážce byl zraněn jeden ze strojvedoucích ČD Cargo a vznikla škoda velkého rozsahu, která je odhadována na 10 820 000, – Kč. Odpovědnost za vznik MU má strojvedoucí ČD Cargo PJ Praha.

Podobně závažným druhem MU jako srážky drážních vozidel (dále DV) jsou vykojení DV. V uvedených případech dochází k rozsáhlému poškození zařízení provozovatele dráhy. V roce 2014 došlo ke dvěma závažným nehodám kategorie A2, kde je odhadována výše vzniklé škody 20 800 000, – Kč. Pro přehlednost se jedná o tyto MU:



- MU kategorie A2 ze dne 14. 9. 2014, kdy za jízdy vlaku Pn 66399 došlo mezi žst. Chotovice a žst. Převýšov (obvod PJ Praha) k vykojení celkem 15 ložených drážních vozidel (dále DV). Odhadovaná škoda je ve výši 8 300 000, – Kč.
- MU kategorie A2 ze dne 1. 12. 2014, kdy za jízdy vlaku Pn 67891 mezi žst. Pačejov a žst. Horaždovice předměstí došlo k vykojení jednoho loženého DV, které pak jelo ve vykojeném stavu cca 2 800 metrů. Příčinou vykojení bylo ukroucení čepu dvojkojí z důvodu destrukce nápravového ložiska DV. Odhadovaná škoda je ve výši 12 500 000, – Kč, z toho 12 milionů na zařízení provozovatele dráhy SŽDC, s. o. Vzhledem k tomu, že zaměstnanci SŽDC, s. o., nevydali pokyn

k zastavení vlaku, ačkoli o technické závadě věděli, je ze strany ČD Cargo, a.s., přisuzován podíl odpovědnosti i provozovateli dráhy, především pak v oblasti výše vzniklé škody, které by se včasným jednáním příslušných zaměstnanců dalo předejít.

V roce 2014 došlo při mimořádných událostech ke zranění celkem 6 zaměstnanců ČDC. V případě MU ze dne 11. 6. 2014 mezi žst. Ošelín a žst. Pavlovice se jednalo o vážnější újmu na zdraví, kdy za jízdy vlaku Pn 57772 došlo ke střetnutí s překážkou na dopravní cestě (spadlý suchý strom), jehož horní část vnikla levým čelním sklem do kabiny HV a těžce zranila strojvedoucího.

Jan Hnilica

Foto: archiv

Pokračování v příštím čísle

JOS ČDC	MU celkem rok 2014		MU celkem rok 2013	
	počet MU	odhad škody v Kč	počet MU	škoda v Kč
PJ Brno	34	7 304 819	32	2 139 298
PJ Česká Třebová	21	6 361 153	31	1 999 736
PJ Č. Budějovice	21	14 490 981	22	9 885 207
PJ Ostrava	60	13 386 566	65	5 544 352
PJ Praha	70	26 761 321	63	16 602 937
PJ Ústí n. Labem	37	15 053 317	47	4 956 085
SOKV Č. Budějovice	2	424 706	2	26 231
SOKV Ostrava	1	103 580	0	0
SOKV Ústí n. L.	0	0	2	89 904
ČDC celkem	246	83 886 443	264	41 243 750

Řízení rizik ve společnosti ČD Cargo

Řízení rizik ve společnosti ČD Cargo, a.s., je jedním ze systémových nástrojů pro řízení společnosti. Opírá se o několik interních norem a vnitřních předpisů. Hlavním cílem řízení rizik je vedení hodnotově orientovaného systematického přístupu k jejich identifikaci, pravidelnému monitorování, kvantifikaci a omezení jejich negativního dopadu na hospodářský výsledek společnosti a cash-flow společnosti. Řízení rizik ve společnosti ČD Cargo, a.s., je plně v souladu s přijatými pravidly řízení rizik napříč Skupinou ČD.

Rizika jsou rozdělena do několika základních kategorií. Jedná se o strategická, provozní, finanční a compliance rizika. V rámci strategických rizik jsou primárně sledována obchodní rizika a další rizika, která mají pro společnost klíčový význam. Provozní rizika evidují například trestnou činnost na majetku společnosti, či vícenásledky vyvolané výlukovou činností. Finanční rizika monitorují především komoditní, měnové, úrokové riziko či riziko zajištění likvidity a rizika compliance jsou zastoupena zejména právními spory a také mimořádnými událostmi v oblasti přepravy (škodní události). Rizika jsou dále členěna dle organizačních složek, konkrétně na

obchod, provoz, finance a provozní pracoviště.

Pro evidenci jednotlivých rizik je využíván SW eRisk. Každé riziko je v rámci tohoto SW sledováno jednotlivě na tzv. kartě rizika (viz obrázek). Souhrnně tyto karty tvoří tzv. katalog rizik, který poskytuje ucelené informace o aktuálních a predikovaných negativních dopadech jednotlivých rizik, příčinách, důsledcích, ale i stanovených opatřeních pro maximální možnou eliminaci negativního vlivu jednotlivých rizik.

Každému riziku je přidělen analytik a vlastník rizika, kteří jsou zodpovědní za pravidelné vyplnění a editaci karty rizika, jež je prováděna čtvrtletně. Vlastníci pravidelně monitorují plnění úkolů stanovených podnikatelským plánem na příslušný kalendářní rok, resp. střednědobým výhledem, vyhodnocují možná rizika a průběžně přijímají a realizují opatření ke zmírnění jejich negativního vlivu na výsledek hospodaření.

Řízení rizik na pracovní úrovni je prováděno korporátním manažerem rizik (KMR). KMR řídí zejména činnost vlastníků a analytiků, vede karty a katalog rizik a připravuje zprávy pro orgány společnosti.

Rizika jsou kvantifikována pomocí metody Earnings@Risk, která je zalo-

žena na kvalifikovaném odhadu významnosti rizika (pro budoucí období) a skutečného vlivu rizika od počátku roku. Tento přístup umožňuje odhadnout negativní dopad jednotlivých rizik do HV v kalendářním roce. Dále je sledován i střednědobý horizont, pomocí tzv. roll out, kde je u jednotlivých rizik sledován i případný negativní vliv na následujících 12 měsících.

Jedním z nejdůležitějších aspektů řízení rizik ve společnosti ČD Cargo, a.s., je stanovení tzv. rizikového apetitu společnosti. Ten je tvořen součtem limitů jednotlivých rizik vyjadřujících maximální přípustnou výši negativního vlivu rizik na výsledek hospodaření společnosti v daném kalendářním roce. V případě, že jsou limity u jednotlivých rizik překračovány, měli by se vlastníci těchto rizik snažit pomocí navrhovaných opatření co nejvíce snížit negativní dopad.

Rizika jsou v pravidelném intervalu vyhodnocena a následně projednávána ve Výboru pro řízení rizik ČD Cargo, a.s., a ČD, a.s., a jejich aktuální stav prezentován představenstvu společnosti. Tím se řízení rizik stává jedním z důležitých článků koncepce corporate governance společnosti a umožňuje efektivnější řízení společnosti.

Tomáš Hladík

V SOKV Ústí nad Labem zahájeny revizní opravy na nové lince

Schopnost provádět revizní opravy nákladních vozů s větší efektivitou a ve vyšším objemu se v SOKV Ústí nad Labem stává realitou. Projekt spuštění linky na provádění revizních oprav nákladních vozů řady Eas ukázal možnou cestu navýšení produkce vykonaných oprav.

Tou je sladění a splnění určitých podmínek. Mezi ně patří vhodná technologická vybavenost, dobrá organizace práce, materiálová připravenost a především odpovídající profesní skladba zaměstnanců v lince.

Proto i bez vlivu přerušení periodických oprav nákladních vozů na tomto pracovišti v Ústí nad Labem probíhala po celý loňský rok stavební investiční činnost. Vylepšil se stav podlah, osvětlení, jakož došlo k oddělení prostor pro hrubé očištění vozu od ostatních opravárenských prostor. Technologie

také nezůstaly stranou. Naopak byly pořízeny výkonnější svářečské agregáty, nové patkové zvedáky či proběhla instalace účinné vzduchotechniky pro odsávání kouře vznikajícího při svařování nebo broušení.

I přestože ještě veškeré stavební – technologická práce nebyly na lince plně dokončeny, je nyní již linka v rutinním provozu. Počet revizních oprav vykonaných na této lince se tak bude dále významně navyšovat.

Samozřejmě, že nejdůležitější část, bez které opravy nejsou proveditelné, nemohla zůstat neřešena. V první fázi došlo k personálnímu převedení zaměstnanců vybraných profesí na tuto linku z jiných oprav nákladních vozů. Dále byly zbývající pracovní pozice doplněny přijetím nových zaměstnanců.

Text: Zdeněk Štěpánek

Foto: Jan Vysoký



Představujeme společnosti s kapitálovou účastí ČD Cargo (9)

CD Generalvertretung GmbH. – – specialista na přepravu automobilů

V předposledním díle našeho seriálu si představíme z pohledu realizovaných tržeb a výkonů asi nejvýznamnější dceřinou společnost ČD Cargo, a.s., zabývající se obchodní činností především v regionu severozápadní Evropy a specializující se primárně na přepravu automobilů ve vývozu a tranzitu přes Českou republiku.

Společnost CD Generalvertretung GmbH se sídlem ve Frankfurtu nad Mohanem vznikla k 1. lednu 2005 transformací dvou bývalých německých zastoupení Český drah (v Berlíně a ve Frankfurtu) na obchodní kapitálovou společnost. Nová společnost také z velké části převzala obchodní činnost tehdy zrušeného zastoupení Českých drah ve Stockholmu a zabývala se především

zastupováním mateřské společnosti v nákladní dopravě a další spediční činnosti. Tato historicky první zahraniční dceřiná společnost ČD pak vzhledem ke své činnosti logicky přešla vkladem pod ČD Cargo, a.s., při jeho založení v roce 2007.

Dnes CD Generalvertretung zastupuje v přiděleném atrakčním obvodu mateřskou společnost ČD Cargo, přičemž vyvíjí své aktivity v celé řadě zemí západní a severní Evropy – na území Spolkové republiky Německo, Francie, Švýcarska, Velké Británie, států BENELUXu, Švédska, Norska, Dánska, Finska, Španělska a Portugalska. V červenci 2013 převzala pod „svoje křídla“ i bývalé zastoupení ČD Cargo ve Vídni, které se stalo její „dcerou“ a tím zároveň tak „vnoučkou“ ČD Cargo. Tímto převzetím se zvýšil

celkový počet zaměstnanců ve Frankfurtu a Vídni na osm a zároveň se atrakční obvod rozšířil o země jako Itálie, Rakousko, Řecko, státy bývalé Jugoslávie a další.

Základním posláním společnosti je nabízení výkonů ČD Cargo v přiděleném teritoriu, s následným uzavíráním smluv v nákladní dopravě se zákazníky z těchto zemí. Vývoj na evropském trhu nákladní dopravy se neustále vyvíjí, narůstá počet zákazníků, kteří po dopravci vyžadují zajištění komplexních služeb. Obchodní společnost ve Frankfurtu, obsazená jazykově i odborně vybavenými pracovníky, dovede tyto požadavky zákazníků naplnit. K tradičním smlouvám o přepravě zboží postupně přibývají další. Zasilatelské smlouvy garantující zákazníkům realizaci přepravy napříč Evropou, smlouvy o překládce zboží z a na kamiony, smlouvy na skladování zboží, informační servis, zajištění přeprav systémovými vlaky, nákupy a prodeje výkonů nejrůznějších dopravních

subjektů apod. V mnoha případech zákazník se sídlem v zahraničí kontaktuje zástupce dceřiné společnosti s požadavkem na přepravu tzv. „na klíč“, a ten s využitím vlastního know-how a osobních i odborných kontaktů poskládá a vybere neoptimálnější způsob dopravy v celém logistickém řetězci. Kamionem tak např. putuje zboží z Německa do Domažlic, kde je přeloženo na železniční vozy a po zajištění nezbytných úkonů dále dopraveno např. na hraniční přechod se státy SNS (Svaz nezávislých států – společenství některých zemí bývalého Sovětského svazu), kde je opět „zpracováno“, přeloženo do vozů širokého rozchodu a přepraveno do cílové destinace. Organizace celého řetězce, nákupy výkonů od všech zúčastněných dodavatelů a konečná fakturace zákazníkovi jsou některé z činností našeho příslušného pracovníka. Dceřiná společnost rovněž zastupuje zájmy ČD Cargo u zahraničních železnic i soukromých dopravců.

Rozvoj dceřiné společnosti a její přínos pro ČD Cargo je možné nejlépe ilu-

strovat několika ekonomickými údaji. V prvním roce své existence (2005) zprostředkovala dceřiná společnost ve Frankfurtu pro mateřské ČD tržby ve výši cca 600 mil. Kč, každým rokem tržby narůstaly a v roce 2014 již přinesla více než 1,5 mld. Kč, tzn. cca 15 % celkových tržeb ČD Cargo V oblasti vlastní spediční činnosti byl nárůst tržeb ještě prudší. Zatímco v roce 2005 se tržby z této doplňkové činnosti pohybovaly na úrovni cca 550 tis. Kč, o rok později vzrostly na 17,8 mil. Kč, o dva roky později (tzn. 2007) to bylo již okolo 100 mil. Kč. Nárůst pokračoval dále strmým tempem a v roce 2014 činily tržby firmy z vedlejší činnosti již téměř půl miliardy Kč. V letošním roce lze očekávat již definitivní překročení této magické půlmiliardové hranice. Stejně rychlým tempem rostl i každoroční hrubý a potažmo i čistý zisk společnosti, který se nyní pohybuje v řádech desítek milionů korun a je každým rokem po zdanění kompletně celý převeden mateřské společnosti ČD Cargo jako dividenda.

Karel Adam, Petra Čermáková



Ilustrační foto: Martin Boháč

ČD Cargo končí v Xrailu

Ke dni 16. dubna 2015 ukončilo ČD Cargo, a.s., svoji činnost v organizaci Xrail. Toto ukončení obnáší i vyrovnání všech vzájemných závazků, včetně odprodeje akcií zbylým akcionářům (jmenovitě CFL Cargo, Green Cargo, DB Schenker Rail, RCA, SBB Cargo a SNCB Logistics).

Tomuto rozhodnutí předcházela pečlivá několikaměsíční analýza, která vyhodnotila všechny aspekty pokračování činnosti v rámci Xrailu.

I přes ukončení činnosti je důležité, že se všichni partneři shodli na tom, že ČD Cargo, a.s., dále klade důraz na rozvoj vzájemně výhodných mezinárodních vztahů a spolupráci s ostatními dopravci i nadále podporuje. Ve vztahu k systému jednotlivých vozových zásilek se interně pracuje na jeho optimalizaci, včetně vlastního místenkování přepravní kapacity v nákladních vlacích. Mezinárodní propojení pak bude řešeno na bilaterální úrovni.

Michal Vítěz

Představujeme profese ČD Cargo (4) – agent PPS

Vozy, resp. zásilky na naše území vstupují nebo z něj vystupují v tzv. pohraničních přechodových stanicích (PPS). Klíčovými pracovníky pohraničních přechodových stanic jsou dnes agenti PPS (KZAM 33312).

V zaměstnání agent PPS je zajišťováno:

- provádění činností spojených s odstraňováním závad při předávce zásilek mezi dopravci,
- provádění zpracování přepravních dokladů pro odúčtování,
- vykonávání stanovených prohlídek při předávce a převímce vozů a zásilek v pohraniční přechodové stanici,
- provádění odbavení vlaku po předchozí kontrole, zda je vlak správně sestaven a brzděn,
- zpracovávání a vedení příslušných dokumentací k výše uvedeným činnostem,
- pořizování dat do příslušných informačních systémů.

Pro zařazení do těchto zaměstnání je jako nejnižší doporučené vzdělání stanoveno střední odborné vzdělání s výučním listem.

Z hlediska zdravotní způsobilosti je zaměstnanec posuzován dle § 2 písm. b) bodu 1 vyhlášky č. 101/1995 Sb. – vstup bez dozoru na provozovanou dopravní cestu.

Základní odborná způsobilost je stanovena úplnou znalostí těchto zkoušek: PZ-1 Základní přepravní, DO-1 Odbavení vlaku, PA-6 Činnosti PPS, ZZ V Zkouška způsobilosti k čin-

ve výši 21 830,- Kč). Průměrná měsíční mzda vyplacená v tomto zaměstnání za období leden – březen 2015 je ve výši 27 178,- Kč. V zaměstnání agent PPS pracuje celkem 86 zaměstnanců,



nostem na brzdovém zařízení kolejových vozidel v nákladní dopravě.

Zaměstnanci jsou do níže uvedeného mzdového rozpětí zařazováni podle vykonávaných pracovních činností.

V případě zaměstnání agent PPS je jeho základní mzdové zařazení zařazeno do 8. tarifního stupně (základní měsíční tarif ve stupnici 3 je stanoven

z toho 58 žen. Průměrný věk zaměstnance v tomto zaměstnání je 48,5 roku.

Jednou z pohraničních přechodových stanic jsou i Kúty, kde je pracoviště agentů začleněné pod provozní pracoviště Břeclav (PJ Brno). Jednou z agentek, která zde vykonává činnost, je paní Kamila Kobsíková, která u železnice

pracuje již 22 let. Za redakci Cargováku jsme ji požádali o krátký rozhovor.

» Jak byste stručně popsala svoji práci?

Vlaky, které si předáváme se „slovenským Cargem“, si předáváme na důvěru, což pro mne znamená pouze odbavení vlaku v informačních systémech. Vytvářím odevzdávkový seznam, který je důležitý ve vztahu k účtování RIV poplatků. Pestřejší je odbavování vlaků, které si vyměňujeme se soukromými dopravci. U těchto dopravců při zjištění závady v řazení vozů nebo vlakové dokumentaci provádím i fyzickou kontrolu – zda jsou všechny vozy polepeny, kontroluji hmotnost vozů atd. Zpravidla se strojvedoucím si vzájemně potvrzujeme výkaz vozidel. Kúty nejsou obsazeny vozmistrem, proto u vybraných vlaků provádím jednoduchou zkoušku brzdy. Pokud je třeba zajistit posun s našimi vozy, objednáвам ho příkazovým listem u ZSSK Cargo. Práce je opravdu různorodá.

» Je pro Vás práce v zahraničí něčím specifická?

Pracuji v Kútech už více než 20 let a rozdíly mezi prací v České republice a zde vůbec nevnímám. Možná je to i díky neexistenci jazykové bariéry. A spolupráce se slovenskými kolegy je

tu bezproblémová. Kúty jsou, jak se říká, „trochu z ruky“, tak z časových důvodů dojíždím do práce autem. Ale po vstupu České republiky do Schengenu již hranici ani nevnímám.

» Co zásadního se ve Vaší práci za ty roky změnilo?

Dříve nás bylo v Kútech 25 ve směně. Kromě několika agentů to byli vozmistři, celní deklaranti a další profese. Důraz byl kladen na kontroly vlaků v kolejišti. Dnes jsem zde ve směně sama a jednoznačně převažuje práce s počítačem.

» Prozradíte nám nějaké zajímavosti ze své práce?

Těch zajímavostí již zdaleka není tolik, většinou dnes odbavujeme jen běžné přepravy. Zpestřením je zcela určitě např. přeprava transformátorů do České republiky, kdy ke každé takové zásilce musíme volat břeclavského vozmistra, který povolí vstup zásilky k nám. Pamatuji si také vykolejení železničního vozu s transformátorem v důsledku špatně postavené vlakové cesty. Časově velmi náročné bývá i fotografování zásilek před odjezdem z pohraniční přechodové stanice. V minulosti jsme takto dokumentovali, zda kontejnery odjíždějí z Kútů skutečně zaplombované.

Text: Věra Drncová, Michal Roh

Foto: Michal Roh

Přeprava jednotky Twindexx Express na zkoušky na ŽZO Cerhenice

Ve dnech 28. – 30. března byla na Železniční zkušební okruh (ŽZO) v Cerhenicích (přípojná stanice Velim) přepravena jednotka Twindexx Express Bombardier, určená pro provoz ve Švýcarsku.

Tento typ jednotky vychází z platformy patrových jednotek, která zatím existuje ve dvou verzích: Vario, určené spíše pro příměstskou a regionální dopravu, a Express, určené pro dopravu dálkovou. Vozidla prvního typu zatím provozuje jen německá Deutsche Bahn, a to jako netrakovní jednotky vedené zpravidla lokomotivami typu Traxx P160 AC (řada 146.2 DB) stejného výrobce. Jednotky dálkového typu pořizuje SBB jako první dopravce, přičemž jeho objednávka zadaná v červnu 2010 čítá celkem 59 jednotek. Celkem by v letech 2013 až 2019 mělo být dodáno 436 vozů v hodnotě astronomických 1,9 miliardy švýcarských franků. Kontrakt obsahuje ještě opci na dalších 41 jednotek do celkového

počtu 100. Projekt ale nabral zpoždění, a tak dodávky začnou, podle optimistických odhadů, nejdříve letos.

Jednotky by měly dosahovat maximální rychlosti 200 km/h a jsou určeny pro rychlé a komfortní cestování mezi významnými švýcarskými městy. První tratí, kde budou nasazeny, bude St. Gallen – Ženeva a později by měly následovat téměř všechny významné vnitrošvýcarské relace. Objevit by se měly i v novém základnovém tunelu pod St. Gotthardem.

Do České republiky byla přepravena jednotka s pořadovým číslem 003. Toto inventární číslo nesou všechny vozy jednotky, jak je tomu obvykle i u jiných nedělitelných vozidel. Zásilka byla směřována ze švýcarského Villeneuve, kde sídlí výrobní závod Bombardier Transportation (Switzerland) SA, přes Děčín do Velimi, a to jako zvláštní vlak. Ten byl tvořen kromě samotné jednotky ještě celkem osmi spojovacími vozy Eaos a dvěma Res SBB Cargo zatíženými betonovým balastem. Jízdu



Jednotku Twindexx zachytil objektiv fotografa 30. března 2015 při úvratí v Praze-Libni.

vlaků provázela na českém území nečekaná komplikace, neboť 28. března z důvodu nehody u Velkých Žernosek nebylo možno využít plánovanou a projednanou trasu této mimořádné zásilky přes Mělník a Nymburk do Kolína a Velimi, ale bylo nutno použít (se

všemi nutnými administrativně-technickými procedurami) mimořádnou trasu přes Kralupy nad Vltavou, Prahu-Libeň a Lysou nad Labem, a to včetně průjezdu nelahozozevskými tunely. 30. března v odpoledních a večerních hodinách nakonec jednotka dorazila

do cílové stanice Velim, resp. na vlečku zkušební okruhu.

5. května byla tato jednotka následována další, tentokrát s pořadovým číslem 001, přepravenou na okruh z výrobního závodu v Hennigsdorfu u Berlína. **Text a foto: Martin Boháč**

Železniční tratě, kde vládne jen nákladní doprava (31) Nádraží Aš a někdejší trať Cheb – Aš – Selb – Oberkotzau

V tomto díle našeho volného cyklu zavítáme opět do nejzápadnějšího výběžku naší země, tentokrát do Aše. Historie této části českých zemí spolu s přilehlým Chebskem je natolik komplikovaná, že její popis by značně přesáhl omezený rozsah tohoto článku.

Proto se musíme spokojit s připomenutím, že definitivně bylo Ašsko k Čechám připojeno až v roce 1775 (tedy například třicet let po definitivní ztrátě Kladska a velké části Slezska) a jedná se o nejmladší významnější území připojené k českým zemím. V letech 1850 – 1945 zde existoval Zemský okres Aš (Landkreis Asch) a do roku 1960 pak okres Aš. Každopádně poloha výběžku hrála významnou roli při rozvoji zdejší železniční sítě, kde měly zprvu silný vliv státní společnosti sousedních zemí, jak jsme již naznačili v předchozím díle popisujícím trať Františkovy Lázně – Tršnice.

Podíváme se na krátký kus první železniční tratě (druhou byla až v roce 1885 místní trať Aš – Rossbach/Hranice), která dosáhla Aše, prakticky však jen na nádraží Aš. To bylo totiž součástí bavorské dráhy Cheb – Selb – Oberkotzau, uvedené do provozu 1. listopadu 1865; v Oberkotzau

se trať napojila na bavorskou Ludvíkovu severojižní dráhu Lindau – Hof. Jejím otevření předcházelo několik let příprav spojených především s obstaráváním financí potřebných ke stavbě. Financování bylo nakonec zajištěno metodou dnes označovanou jako Public-private partnership (PPP), když potřebné zdroje zajistil u bavorských bank podnikatel Theodor von Cramer-Klett, který dráhu vybudoval a následně na 57 let pronajal Královským bavorským státním drahám (K.Bay.Sts.B.). Dráha o délce 55 km vedla více než polovinou své délky (téměř 30 km) po českém území a pro její vybudování a provoz bylo nutné uzavřít mezi Rakouským císařstvím a Bavorským královstvím mezistátní dohody. Stalo se tak 17. června 1863. Vzhledem k tomu, že dráhu provozovala na našem území cizí společnost, nenajdeme ji v tehdejší oficiální rakouské jízdní řádě; naopak v něm ale nalezneme místní dráhu Aš – Rossbach (Hranice) – Adorf, která byla určitým rakouským a později československým ostrovním provozem uvnitř sítě německých tratí, a to až do roku 1938, resp. 1945. Tato místní dráha odbočuje z tratě na Selb na chebském zhlaví a „bavorským“ nádražím v Aši tak neprochází;

proto dnešní nádraží v Aši tvoří samostatnou provozní část, mimo tuto lokálku. Po první světové válce došlo jen k několika málo změnám, a to spíše formálního charakteru. Asi nejdůležitější se odehrála v roce 1922, kdy po ukončení pronájmu došlo k převzetí tratě bavorským státem a vzápětí k jejímu převedení pod nově vzniklé Německé říšské dráhy (Deutsche Reichsbahn). Vzhledem k tomu, že trať Cheb – Aš – Selb, Cheb – Vojtanov (a též například Liberec – Hrádek nad Nisou – Žitava) tvořily určité provozní enklávy DR na československém území, usilovala meziválečná ČSR o jejich převzetí. Tato snaha nakonec vyústila v dohodu, která byla součástí mezistátní smlouvy mezi Československou republikou a Německou říší z roku 1937. V jejím oddíle III. se mimo jiné praví, že oba státy souhlasí s dosavadním stavem s tím, že tento stav zanikne ke dni 31. prosince 1998 a obě tratě z Chebu na sever až na státní hranice bezplatně přejdou od 1. ledna 1999 do vlastnictví Československé republiky a naopak trať Rossbach/Hranice – st. hr. – Adorf přejde do vlastnictví Německé říše. Dále bylo sjednáno, že nejdříve po 1. lednu 1965 může být kterákoli z těchto tratí i odkoupena druhou stranou, a to za přesně a jednoznačně definovaných legislativních podmínek.

Ovšem v roce 1937 si v Československu asi málokdo představoval, že masarykovská ČSR má před sebou poslední rok existence a že v roce 1965, natož 1999 už bude jen dávnou historií, o Německé říši nemluvě. Poměry se ve výběžku poprvé změnily již v roce 1938, kdy po Mnichovském diktátu převzaly všechny zabrané tratě DR, a podruhé v roce 1945, kdy naopak všechny tratě převzalo obnovené Československo, a tedy ČSD.

Jinou z kuriozit tratě Cheb – Aš – Oberkotzau bylo zdejší nasazení osminápravo-

vých tendrových lokomotiv původní bavorské řady Gt 2×4/4 (kde „G“ znamenalo Güter, nákladní, „t“ tender, tendrová a „2x4/4“ Malletovo uspořádání pojezdu po dvakrát čtyřech hnacích nápravách). Lokomotivy byly konstruovány jako těžké, ale zároveň uzpůsobené tratím s nižší únosností a byly určeny především pro postrky nákladních vlaků na kopcovitých bavorských tratích, mezi které trať Cheb – Oberkotzau rozhodně patřila. Lokomotivy byly dodány ve dvou sériích, nejprve v letech 1913 – 1914 prvních 15 kusů s čísly 5751 – 5765, které byly po první světové válce, v letech 1922 – 1923, doplněny dalšími deseti kusy 5766 – 5775. Ty byly o něco větší a těžší a byly již dodány nově vzniklým DR. Během 20. let pak byly přeznačeny na řadu 96 s čísly 001 – 025, a to ve stejném pořadí jako byla čísla bavorská. V tzv. bavorské vý-

byla přetata nově vzniklou železnou oponou. Nákladní doprava zde ale zůstala zachována. 11. září 1951 se trať stala hlavním aktérem známého únosu osobního vlaku z Chebu do Aše, tzv. Vlaku svobody. K další změně došlo v roce 1968, kdy byla v Aši zbořena budova starého bavorského nádraží, v té době již značně naddimenzovaná a jen obtížně využitelná. Nákladní doprava na trati do Selbu vydržela celou předlistopadovou dobu a osudnou se jí stal až celkový pokles nákladní dopravy v první polovině 90. let. Zajímavou labutí písni zde byly odklony mimo tehdy neprůjezdný hraniční přechod Vojtanov – Bad Brambach v první polovině října 1994, vedené až do Selbu chebskými „sergeji“ řady 781. Se změnou grafikonu 26. května 1995 zde byla mezinárodní nákladní doprava zastavena a tím byla prozatím historie této zajímavé mezinárodní



Obsluha stanice Aš 22. dubna 2011.

Foto: Antonín Němeček

topně v Chebu (tedy na českém území) bylo několik strojů této unikátní řady dislokováno, přičemž šlo o stroje výhradně první série. Na jaře roku 1935 zde mělo domov celkem šest těchto mohutných lokomotiv, a to čísel 04, 09, 10, 11, 14 a 15. Zde se některé stroje dožily téměř samotného konce války a nechybělo mnoho, aby do parku ČSD byly (alespoň dočasně) zařazeny lokomotivy řady 826.0 (případně 826.05).

Po skončení války připadla trať až na státní hranici obnoveným ČSD a vzhledem k politickému vývoji v dalších letech

tratě uzavřena. Každopádně ne natrvalo, neboť v současné době probíhají práce na obnovení tratě a letos v prosinci by měla být znovuzahájena osobní doprava.

Dnes se tedy provoz omezuje na obsluhu někdejšího bavorského nádraží v Aši, kde je příležitostně nakládáno především dřevo nebo štěpka do kontejnerů InnoFreight. Aš je obsluhována dle potřeby manipulačními vlaky z Chebu, vedenými zpravidla místními lokomotivami řady 731 nebo 742.

Martin Boháč



Dneška se bohužel nedočkal žádný zástupce mohutné řady 96, a jedinou hmotnou připomínkou těchto osmispřežných lokomotiv jsou dnes jen jejich modely.

Foto: Michala Bílková

Rozvoj osobnosti – Cíle (2)

Poté, co jsme si vyjasnili svoji vizi, přišel čas na uvedení vize v život skrze konkrétní cíle a aktivity. Pojďme se teď společně podívat na to, jak si můžeme udělat jasno v cílech, které mohou i nemusí být zcela zřejmé. Takový postup se může zdát zpočátku jako zdlouhavý, avšak čas vynaložený na zacílení (a správnou formulaci) se mnohonásobně vrátí při samotné cestě ke splnění cíle.

Nabízené metody můžete použít pro svoje osobní i pracovní cíle a lze je využít i při zadávání cíle (úkolů) v manažerské praxi a v tom případě je můžete využít nejen pro výkonnostně laděné cíle. Obě metody mají svůj název, který vznikl spojením počátečních písmen klíčových slov v angličtině. SMARTER metoda (ve zkrácené

verzi SMART) předznamenává, že cíl má splňovat tato kritéria:

SMART/SMARTER metoda je dobře známým přístupem při stanovování cílů a najdete i jeho různé obměny. Trochu jiný pohled na cíle poskytuje FORMA metoda, která může být zajímavým doplňkem SMARTER metody, a osobně bych ji doporučovala při stanovování vlastních, osobních cílů. Co jednotlivá písmena symbolizují:

Formulujte cíl raději pozitivně než negativně. Energii směřuji tam, kam směřuji pozornost. Proto je lepší cíle formulovat pozitivně. (Je lepší uvažovat například o tom, že se budu každý večer procházet v parku dvě hodiny před spaním, než o tom, že nebudu vysedávat u televize a jíst brambůrky. Zatímco v prvním případě pozornost a energii



Ilustrační foto

mentálně směřuji k procházce v parku, ve druhém případě je směřuji k televizi a brambůrkám – a to je přesně to, co nechci.)

Ovlivnitelnost, neboli zvážení toho, nakolik je cíl v mém vlivu a nakolik je závislý na okolnostech. Ne všechny cíle mohou být 100% v naší sféře vlivu, avšak je dobré si uvědomit, zda míra vlivu není menší než 50 %, což je velmi demotivující a může se to negativně podepsat na splnění cíle. V tuto chvíli se také můžeme zamyslet nad tím, jak procento vlivu zvýšit, pokud je to možné.

Reprezentace cíle znamená, jak si dovedu představit výsledek svého snažení. Můžete si představit, co při dosažení cíle uvidíte, uslyšíte, jak se budete cítit. Motivace souvisí s faktem, že je důležité vědět, proč daného cíle chci dosáhnout, proč je to pro mě důležité.

Adekvátní velikost, kdy cíl není ani příliš velký, ani příliš malý. Příliš velký cíl i příliš malý cíl totiž dovedou být samy o sobě demotivující.

Klasickým příkladem nenaplněných cílů bývají novoroční předsevzetí – právě pro svoji nekonkrétnost, neohraničenost, nejasnost. Vezměme jako příklad cíl: Budu pravidelně cvičit.

Nemám nejmenší tušení, co znamená pravidelně, o jakou aktivitu se bude jednat, kdy během dne budu cvičit apod. Nezapomínejte, že čím mlhavější je cíl, tím hůř je pro nás uchopitelný!

Cvičení – zkuste přeformulovat cíl tak, aby odpovídal SMARTER nebo FORMA podobě. Chybějící informace si můžete vymyslet.

- 1) Obvolat dodavatele a zjistit, s čím můžeme počítat v příštím roce.
- 2) Budu pravidelně cvičit.
- 3) Vyřešit nastalou situaci v oddělení.

Dobré rady na závěr:

Vždy je lepší si cíl, úkol vyjasnit (sám se sebou, s kolegou, s nadřízeným, s podřízeným zaměstnancem). Cíl, úkol je dobré si rozpracovat písemně a formulovat jasně jeho znění. Tam, kde není jasné měřítko (netýká se něčeho měřitelného, jako jsou peníze, vzdálenost, váha apod., ale například pocitů), je vhodné používat k měření škálu 1 – 10, kde například 1 = vůbec se netěším, 10 = moc se těším, 1 = nejsem si jistá, 10 = jsem si zcela jistá apod.

Jana Nováková

Ze zahraničí

Nový vlak pro přepravu automobilů mezi Rakouskem a Tureckem

Poskytovatel logistických služeb v oblasti přepravy nových automobilů Hödlmayr a skupina Rail Cargo Group zavedly nové pravidelné železniční spojení z Rakouska do Turecka. Nový vlak jezdí jednou týdně z rakouského Schwertbergu u Lince, kde má Hödlmayr svůj terminál, do Tekirdagu v evropské části Turecka, asi 100 km západně od Istanbulu. Vlak je až na bulharsko-tureckou hranici dopravován trakcí RCG, na tureckém území pak také „národním“ TCDD. Podle plánů by takto mělo být letos přepraveno asi 9 000 automobilů. Silniční svozy a rozvozy z terminálů si Hödlmayr zajišťuje vlastními soupravami.

SBB chystá otevření základnového tunelu pod Gotthardem

30. dubna 2015 oznámily SBB zahájení školicího programu pro personál. Bude se týkat připravovaného uvedení základnového tunelu pod Gotthardem do provozu. K tomu by mělo dojít 11. prosince 2016. Tunel bude vybaven zabezpečovacím zařízením ETCS Level 2. Tímto systémem budou muset být tudíž vybavena všechna hnací vozidla, která budou tunelem projíždět; mimo jiné půjde o 179 traťových a 15 posunovacích lokomotiv SBB Cargo. Zda tyto úpravy podstoupí i vozidla dalších dopravců (např. BLS Cargo, CrossRail a další), není zatím známo. Úpravy budou provádět dílny SBB a měly by být ukončeny v polovině roku 2016.

Martin Boháč

Personální oddělení odpovídá

Dochází v souvislosti s přejmenováním pojišťovny ING k nějakým změnám, které se dotýkají zaměstnanců naší společnosti?

Musím konstatovat, že změna jména pojišťovny z ING na NN nemá na uzavřené smlouvy žádný vliv. Platnost stávajících smluv s údaji ING nezaniká, ani se obsahově nemění.

Společnost NN Životní pojišťovna začala aktivněji pracovat s firemní klientelou a tím navazuje na velmi dobrou spolupráci v rámci skupiny ČD, která byla zahájena již v roce 2002.

V současné době finišují přípravy na vyhlášení spotřebitelské soutěže pro tento rok, o které jsme již naše čtenáře informovali. Soutěž bude probíhat v termínu **od pátku 15. 5. 2015 od 00:00:00 hod. do úterý 30. 6. 2015 do 23:59:59 hod.** Každý řádně zaregistrovaný soutěžící obdrží za registraci v soutěži hrníček s logem společnosti NN.

Tři vylosovaní zaměstnanci naší společnosti získají hlavní výhry v podobě poukazů od společnosti Allegria v hodnotě 15 000 Kč (1. cena), 10 000 Kč (2. cena) a 8 000 Kč (3. cena). Pravidla soutěže jsou zveřejněny na internetových stránkách www.nn.cz/cargo.

S účinností od **1. 6. 2015** dochází ke změně sazeb u produktů **NN Pojišťovny**, na které jsou zaměstnavatelem ČDC poskytovány příspěvky na životní pojištění.

Jedná se o produkt **KZ1C – Kapitálové životní pojištění** a **KD1C – Kapitálové důchodové pojištění**.

Nové sazby jsou výrazně atraktivnější a zvýší se hodnota pojistného plnění na konci smlouvy.

- Tato změna sazeb se bude týkat:
- **nově uzavřených smluv** po 1. 6. 2015

Modelové příklady:

Uzavření nové smlouvy

Produkt	KZ1C – Kapitálové životní pojištění a KD1C – Kapitálové důchodové pojištění
Délka trvání smlouvy	do 60 let věku
Příspěvek zaměstnavatele	měsíčně 750 Kč
Platba klienta	0 Kč
Sleva NN Pojišťovny	8 % u pojistného do 2 000 Kč

Věk klienta	Produkt	Původní sazby pojistná částka	Nové sazby pojistná částka	Rozdíl pro klienta
20	KZ1C	396 066 Kč	496 426 Kč	+ 100 360 Kč
30	KZ1C	258 648 Kč	305 243 Kč	+ 46 595 Kč
40	KZ1C	152 622 Kč	176 140 Kč	+ 23 518 Kč
50	KD1C	70 894 Kč	92 007 Kč	+ 21 113 Kč

Úprava stávající smlouvy

Produkt	KZ1C – Kapitálové životní pojištění
Smlouva uzavřena v roce	2010
Délka trvání smlouvy	do 60 let věku
Příspěvek zaměstnavatele	měsíčně 750 Kč
Platba klienta nyní	0 Kč
Navýšení platby klienta	o 250 Kč (pozn. navýšení pojistného není nijak limitováno spodní ani horní hranicí, platbu klienta lze navýšit jen o 1 Kč a výše, max. výše pojistné částky je 5 mil. Kč)

Věk klienta	Délka smlouvy	Pojistná částka	Navýšení pojistné částky staré sazby	Navýšení pojistné částky nové sazby	Rozdíl
30	30	317 933 Kč	402 800 Kč	419 806 Kč	+17 006 Kč

Případné dotazy prosím směřujte na svého poradce NN Pojišťovny, kterého můžete i osobně navštívit v rámci servis-

ních dnů NN Pojišťovny na stanovených pracovištích společnosti ČD Cargo.

Věra Drncová

Rozvoj euroasijských přeprav

V roce 2014 bylo mezi Evropou a Asií v obou směrech přepraveno 9,327 mil. TEU (1 TEU je ekvivalentem jednoho 20stopého kontejneru). V porovnání s rokem 2013 došlo k 9 % nárůstu. Tento údaj potvrzuje dlouhodobý růst, pro ilustraci v roce 2011 bylo přepraveno 7,805 mil. TEU.

Železniční podniky se snaží na tento vývoj reagovat a část euroasijských přeprav získat na koleje. Konkurenční výhodou železnice je téměř poloviční čas dodání (18 – 28 dní) a nevýhodou o 50 – 100 % vyšší cena. V roce 2011 byl podíl železniční dopravy na transkontinentálních přepravách 0,2 %, v roce 2014 pak již 1 %. Společnost DB Schenker Rail se od roku 2008, kdy byl realizován pilotní vlak z Pekingu do Hamburku, této problematice intenzivně věnuje. V roce 2011 realizoval tento dopravce již 11 nepravidelných vlaků na trase Chongqing – Duisburg, v roce 2013 pak již 300 pravidelných vlaků s objemem téměř 15 000 TEU. Minulý rok pak společnost DB Schenker Rail v rámci euroasijské výměny zboží přepravila 30 000 TEU.

Při zachování současného růstu se v roce 2020 očekává celková výměna zboží ve výši 14,385 mil. TEU s železničním podílem ve výši 8,7 %. Vláda Čínské lidové republiky dává ve své dopravní politice pozemní cestě zelenou. Jejím cílem je diverzifikace dopravních možností a dalším rozhodujícím faktorem je rozvoj západní a centrální Číny. Mezi limitující faktory euroasijských přeprav obecně patří asymetrie zbožových proudů, přebytky prázdných kontejnerů v Evropě a u železniční dopravy zejména pohraniční i celní prohlídky na hranicích, interoperabilita a rozdílná tarifní politika zúčastněných partnerů.

Vývoj v této oblasti je nicméně velmi dynamický, již dnes je běžná rychlost kontejnerových vlaků na síti RŽD 1 050 km za den a v Kazachstánu se tato rychlost blíží hranici 1 000 km za den. Taktéž dochází k profilaci jednotlivých subjektů účastníků se na těchto přepravách. Na jedné straně jsou to Čínské železnice, mezičlánkem spolupracující Kazachské, Ruské a Běloruské a o postavení hegemonu v Evropské části usiluje DB Schenker Rail.

Michal Vítěz

Sběratel železničářských čepic

Zážitky z vlaků bývají různé, a tak když mě vlakvedoucí Thalysu řítícího se více jak 200kilometrovou rychlostí z Bruselu do Kolína nad Rýnem požádal o zprostředkování české čepice výpravčího, rád jsem mu vyhověl. Netušil jsem, že mě pan Gyula Fekete, jak se onen vlakve-

doucí jmenuje, seznámí s člověkem, který železnici zasvětil celý svůj život a dosáhl i velkých sběratelských úspěchů.

Jan Van Frausum začal pro SNCB pracovat v březnu 1977 a zůstal zde až do května 2014. Více než 30 let

strávil ve funkci výpravčího ve stanici Antwerpy Central. Železnice prochází celým jeho rodem od dědečka, otce a pokračuje i u nejmladší dcery. V roce 1989 začal se svým přítelem Gyulou sbírat čepice výpravčích. V začátcích se jednalo o belgické, holandské a francouzské. Výhodou bylo, že oba pracovali na mezinárodních vlcích a vytvořili si tak dobré vazby na železničáře např. z Rakouska, Švýcarska, Velké Británie, ale i USA. Postupně se jejich záběr rozrostl. Velkým přínosem byli cestující s jízdenkami FIP. Prostředkem směny nebyly jen čepice, ale i kvalitní belgické pivo, které několikrát putovalo až za Atlantický oceán.

V současnosti kolekce pana Frausuma přesáhla počet 500 kusů čepic výpravčích z celého světa, včetně zemí jako Peru nebo Srí Lanka. Na své si přijdou i milovníci parních lokomotiv, které jistě potěší filmové záběry parních vlaků na belgických tratích.

Michal Vítěz



Úzkorozchodné železnice v modelu

Ve dnech 23. – 26. dubna 2015 se v kulturním sále železniční stanice Praha-Smíchov konala výstava úzkorozchodných kolejišť. Vystaveno bylo jedno velké kolejiště v měřítku 1 : 17 a několik modulů v měřítku 1 : 87 (HOe).

Akci organizoval Klub železničních modelářů (modulářů) Praha 7 – Bubny. Proč modulářů? Členové klubu se totiž nezabývají výstavbou klasického pevného kolejiště, ale modulů podle předem stanovených a dohodnutých parametrů. Jednotlivé moduly, ať už znázorňující stanice

proháněly jak parní lokomotivy, tak třeba z jindřichohradeckých úzkorozchodek nebo Osoblažky známá „Tůčka“ řady 705 s přípojnými vozy Balm-u. Na trať se soupravy vydávaly ze zajímavě řešeného odstavného nádraží. Seznámit se zde bylo možné s oběma základními způsoby zajištění nákladní přepravy na úzkorozchodných tratích – jezdily zde úzkorozchodné nákladní vozy i normálněrozchodné vozy na podvalnících.

Skutečnou lahůdkou pak byl modul znázorňující těžbu a dopravu vápence v Českém krasu, který nás rázem pře-



nebo širokou trať, jsou pak na výstavách spojeny a přinášejí zajímavé provozní možnosti.

Zatímco kolejiště v měřítku 1 : 17 připomínalo spíše dětskou hračku, měřítko HOe dalo vyniknout řadě detailů, ze kterých můžeme zmínit např. nakládku dřeva, situaci na železničním přejezdu, jízdu vojenské techniky a řadu dalších. Po úzkých kolejích se

nesl do doby, kdy neexistoval kapacitnější způsob dopravy vytěžené suroviny, než byly úzkorozchodné železnice. A právě v Českém krasu se jich nacházela celá řada. Ta nejznámější vedla z Berouna do Koněprus. Soupravy výklopných vozíků na úzkých kolejích doplňovala rypadla a nákladní automobily.

Text a foto: Michal Roh

ČD Cargo partnerem Dne české logistiky

Den české logistiky: první ročník předčil očekávání a založil novou tradici

Ve čtvrtek 16. dubna 2015 proběhl v prostorách CTParku Prague North historicky první ročník Dne české logistiky – zcela nového odborného diskusního fóra věnovaného problematice strategie rozvoje české logistiky, rozšířeného o veletržní expozici v prostorách moderní skladové haly a o atraktivní doprovodný program. ČD Cargo bylo jedním z hlavních partnerů této akce.

Těžištěm jednotlivých částí odborného programu byly příspěvky ředitele odboru strategie Ministerstva dopravy, představitelů Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy, Ministerstva průmyslu a obchodu, Ministerstva pro místní rozvoj, SŽDC, Evropského sociálního fondu, GS1 Czech Republic, středních a vysokých škol s logistickými obory a dalších institucí s přímým vlivem na strategii

rozvoje dopravy a logistiky v České republice. Na tyto příspěvky pak navazovaly panelové diskuze za účasti představitelů významných uživatelů logistické infrastruktury. Závěrečné panelové diskuze se aktivně zúčastnil i předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik.

V rámci zcela nového konceptu Dne české logistiky byla paralelně s tímto programem v místě konání akce k dispozici výstavní plocha pro vybudování veletržních expozic společností, které měly zájem představit své produkty a služby odborné veřejnosti. I zde byla nepřehlédnutelná zajímavě koncipovaná expozice ČD Cargo.

Přestože pořadatel akce, Česká logistická asociace, předpokládal původně účast 120 – 150 osob, výsledná účast předčila veškerá očekávání, neboť této zcela nové akce se zúčastnilo bezmála 400 logistických odborníků z firem a institucí všech velikostí. A již nyní se připravuje ročník další, který v návaznosti na European Supply Chain Day Evropské logistické asociace proběhne 21. dubna 2016.

Text a foto: Zdeněk Šiler



Oblékněte své mobily do nových tarifů a ušetřete!

Oblékněte své mobily do nových tarifů ve VPN Family v síti O2 a můžete ještě více ušetřit. Ve VPN Family – O2 uvádíme nové, výhodné tarify MLUVÍM za 109 Kč s levnější cenou za volání i SMS a BAVÍM SE za 490 Kč s neomezeným voláním a SMS do všech sítí v České republice. K tarifu BAVÍM SE je možné si objednat libovolný datový balíček, třeba od 79 korun za 200 MB internetu.

Snížili jsme také měsíční paušální

platbu u tarifu VÍM ze 79 Kč na 69 Kč pro nové i stávající zákazníky. Tarif VÍM je vhodný pro všechny, kteří volají



Oblékněte své mobily do nových tarifů a ušetřete!

méně. Novinkou je i nižší cena za tarif NEŘEŠÍM – neomezené volání, SMS a 1,5 GB dat – jen za 679 korun.

I datové tarify prošly úpravou cen, například Internet v mobilu L (FUP 3 GB) je dostupný už za 259 korun mě-

síčně. A navíc všechny datové tarify ve VPN Family podporují LTE.

Výhodné tarify ve VPN Family – O2 nebo ty v síti Vodafone si může každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a SŽDC objednat na portále family.cdt.cz. Na portále naleznete také kalkulačku pro srovnání cen za mobilní služby i přehledný ceník platný od 1. května 2015.

Připojte se do drážní rodiny VPN Family a ušetřete!

Foto měsíce



Nostalgické a historické jízdy Českých drah. První parní víkend byl zahájen v sobotu 16. května, kdy se návštěvníci mohli těšit na projíždku z Prahy - Masarykovo nádraží do Lužné u Rakovníka. Slavného „papouška“ zachytila na svém snímku Michala Bílková.