

Horké léto

Uzávěrka tohoto čísla Cargováku byla v polovině srpna, tedy v době, kdy v téměř celé střední Evropě panovalo tropické počasí. Ano, sluníčko nám letos opravdu přeje. Na můj vkus až moc. Ale uznávám, že k létu vyšší teploty patří a asi bych byl také zklamán, kdyby mi dovolená propršela.

Horké léto má však bohužel řadu stinných stránek. Neobvykle rozsáhlé požáry ničí lesní porosty, zemědělci si stěžují na špatnou úrodu, vysoké teploty mají negativní vliv i na dopravu, stejně tak jako následné prudké bouřky a krupobití. O vlivu horka na lidský organismus ani nemluvě. Kvůli vysokým teplotám lidem hrozí přehřátí a dehydratace. Lékaři sice doporučují omezit tělesnou zátěž, ale je jasné, že to lze v železničním provozu jen velmi těžko. Velmi dobře si uvědomuji, v jak náročných klimatických podmínkách jste museli nebo musíte pracovat, a vážím si toho.

Rád bych vám proto, vážené kolegyně a vážení kolegové, poděkoval za vaši práci, kterou jste v posledních horkých týdnech odvedli bez závažnějších pochybení a závad. Díky vašemu pracovnímu nasazení jsme mohli našim zákazníkům garantovat vysoký standard našich služeb.

Ivan Bednárik
předseda představenstva
ČD Cargo

Setkání v Mikulově

Ve dnech 6. – 7. srpna 2015 se v Mikulově konalo setkání managementu ČD Cargo se zástupci společností s kapitálovou účastí. Na setkání byli zástupci „dceřinek“ seznámeni s hospodářskými výsledky mateřské společnosti a zároveň měli možnost prezentovat vlastní, včetně očekávané skutečnosti do konce letošního roku. Významný prostor byl na jednání věnován strategii společností s majetkovou účastí a zvýšení jejich přínosu pro ČD Cargo. Zvláště pak u 100% dceřiných společností v zahraničí je očekáváno výrazné zvýšení aktivit v souvislosti s připravovanou expanzí ČD Cargo na zahraniční trhy. Předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik ocenil úroveň jednotlivých prezentací, zdůraznil význam jednotlivých společností a zároveň zodpověděl dotazy týkající se např. pořízení interoperabilních lokomotiv.

Další podobné setkání je plánováno na měsíc říjen. Budou zde hodnoceny výsledky za 9 měsíců letošního roku a také projednávána podrobná strategie společností na rok 2016, včetně obchodní politiky.

Michal Roh



Zátěž manipulačního vlaku Mn 83421 vedeného dvojčetem lokomotiv 742.144 + 390 tvořilo 16. července 2015 9 ložených a 3 prázdné vozy – jednotlivé vozové zásilky. Na téma jejich přepravy dorazilo do redakce Cargováku i vedení společnosti řada dotazů, které se pokusíme zodpovědět v článku uvnitř čísla.

Foto: Michal Roh ml.

V koridorech spatřujeme jeden z nástrojů podpory nákladní dopravy

Vlastníkem většiny železničních tratí v České republice je stát, který je spravuje prostřednictvím státní organizace SŽDC (Správa železniční dopravní cesty). Tato organizace je zároveň garantem modernizace a rozvoje železniční sítě České republiky. Jaká je koncepce rozvoje české železniční infrastruktury zejména ve vztahu k nákladní dopravě, jsme se zeptali Bc. Marka Binka, ředitele odboru strategie SŽDC, s. o.

► Čím se zabývá odbor strategie Správy železniční dopravní cesty?

Činnosti odboru strategie SŽDC jsou poměrně široké. Největší podíl má koncepce infrastruktury, kde řešíme takřka vše ve střednědobém a dlouhodobém horizontu od lokálků po budoucí vysokorychlostní tratě. Dále odbor strategie zajišťuje administrativu vnitřních předpisů a projektové řízení. Za SŽDC zastřešujeme i agendu nákladních koridorů (RFC) podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010.

► Jaký je z Vašeho pohledu význam nákladní dopravy pro železniční dopravu?

Železnici si bez nákladní dopravy ani neumím představit. Osobně mne potěšilo, že výkony nákladní dopravy rostou, byť pomaleji, než bych si přál. U vlakových kilometrů je nárůst mezi lety 2013 a 2014 o 1 %, u hrubých tunových kilo-

metrů o 2 %. Klesá podíl výkonů ČD Cargo, z 73,47 % u vlakových kilometrů a 76,33 % u hrubých tunových kilometrů v roce 2013 na 67,97 % u vlakových kilometrů a 69,90 % u hrubých tunových kilometrů v roce 2014. Výpadek výkonů ČD Cargo nahradili ostatní do-

niční dopravní cesty má nákladní doprava 55% podíl.

Velký potenciál vidím v kombinované dopravě, což potvrzuje i dosavadní trend růstu přepravy kontejnerů. Hodně fandím technologiím Inno freight, které znamenají zvýšení efektivity přepravy



Bc. Marek Binko, ředitel odboru strategie SŽDC, s. o. Foto: Michala Bílková

pravci, zejména druhý největší dopravce AWT s téměř 60% navýšením výkonů, ale i UNIPETROL DOPRAVA, SD-KD, RCA nebo METRANS Rail s cca 50% navýšením výkonů. Celkově se nákladní doprava z hlediska vlakových kilometrů podílí 22 % na výkonech celé železniční dopravy, u hrubých tunových kilometrů je to 58 %, na tržbách za použití želez-

nákladů po železnici, a myslím si, že i díky této technologii může kombinovaná doprava proniknout více do oblastí, která se dnes zajišťuje jednotlivými vozovými zásilkami. Jednotlivé vozové zásilky své místo na trhu dle mého názoru mají, ale rád bych viděl nějaké hmatatelné vyjádření podpory jejich další existence ze strany Ministerstva

dopravy. Jedná se stále o velký objem nákladní dopravy, který by jinak skončil na silnici, což je i v rozporu s evropskou dopravní politikou. Otázka budoucí existence jednotlivých vozových zásilek je důležitá i pro SŽDC, abychom věděli, že naše investice do vlakových stanic nepřijdou nazmar.

► Jak chce vlastně Evropská unie podporovat rozvoj nákladní dopravy na železnici?

Evropská komise vydala v roce 2011 tzv. Bílou knihu o dopravě, kde stanovuje jakési politické cíle, mezi něž patří i přesun 30 % nákladní dopravy na vzdálenost vyšší než 300 km ze silnice na železnici, příp. na vodu do roku 2030. Na Bílou knihu navazují nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU), která jsou již pro členské státy závazná a stanovují konkrétní opatření. Z našeho pohledu je nejvýznamnější nařízení č. 1315/2013 o transevropských dopravních sítích (TEN-T), které mj. stanovuje závazné parametry infrastruktury. Pokud modernizujeme infrastrukturu na síti TEN-T a chceme na ni čerpat finance z fondů EU, musíme splnit požadavky podle tohoto nařízení. Pro nákladní dopravu to konkrétně znamená, že musíme kromě zajištění dostatečné kapacity vybudovat plnou elektrizaci, zavést systém ERTMS, traťovou třídu D4, traťovou rychlost 100 km/h a umožnit provoz nákladních vlaků o délce 740 m.

Pokračování na str. 2

V koridorech spatřujeme jeden z nástrojů podpory nákladní dopravy

Pokračování ze str. 1

V podobném duchu jsou napsány i technické specifikace pro interoperabilitu subsystému infrastruktura (TSI INF), které vyšly jako nařízení Komise (EU) č. 1299/2014. Pokud by naše stavby připravované po datu účinnosti těchto dokumentů uvedené parametry nesplnily, jsou prakticky nezkolaudovatelné. To je, myslím, účinný nástroj EU na podporu nákladní dopravy na železnici, alespoň z pohledu infrastruktury. Další významné nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 se týká tzv. železničních nákladních koridorů (RFC). Přínosem pro dopravce má být zřízení jediného kontaktního místa (C-OSS) pro přidělování kapacity na jednom koridoru, tj. pro více států, nabídka předpřipravených tras apod. Zatím ale tuto aktivitu nevidím osobně jako příliš efektivní, neboť zájem ze strany dopravců je velmi malý a náročnost agendy velmi vysoká. Nicméně Evropská komise v nákladních koridorech spatřuje jeden z hlavních nástrojů podpory nákladní dopravy na železnici.

► Jaká opatření chce SŽDC realizovat na podporu nákladní dopravy?

U připravovaných staveb jdeme v duchu výše citovaných evropských nařízení, tj. modernizace dalších tratí budou mít

již velkorysejší parametry, zejména týkající se délky vlaku, neboť traťová třída D4 je u nás při modernizacích standardem, stejně jako průřezný průřez GC, který jde v řadě případů i nad požadavky EU. Konkrétně se to dotkne modernizací tratí Kolín – Děčín, Lysá n. L. – Praha, Praha – Beroun, Plzeň – Česká Kubice, Velký Osek – Chocet nebo Hranice na Moravě – Horní Lideč. Znovu také připravujeme v minulosti odloženou rekonstrukci nelahozeveských tunelů, a to právě kvůli nákladní dopravě.

Samostatnou kapitolou je zavádění systému ERTMS. Zatímco jeho sdělovací část GSM-R je již běžnou provozní realitou, zabezpečovací část ETCS je nyní ve fázi postupné realizace. Počátkem tohoto roku schválilo Ministerstvo dopravy Národní implementační plán ERTMS, což je základní koncepční dokument vycházející z požadavků EU, na základě kterého je stanoveno i tzv. migrační období, tj. doba od zprovoznění traťové části ETCS přes souběžný provoz ETCS a národního zabezpečovače LS až po vypnutí národního zabezpečovače LS a výhradní provoz ETCS. Po ukončení migračního období by již na trať neměla vjet vozidla bez funkčního zařízení ETCS. Schválený Národní implementační plán ERTMS předpokládá migrační období relativně krátké a zhruba v letech 2021 – 2022 bychom

na tranzitních koridorech mohli mít už výhradní provoz ETCS. Předpokládá to samozřejmě rozsáhlé a zejména rychlé investice do vybavení hnacích vozidel

Bc. Marek Binko

Narodil se v roce 1976, na železnici pracuje od roku 1995, kdy po absolvování Střední průmyslové školy dopravní v Praze v Masné ulici nastoupil jako výpravčí. V roce 2000 ukončil dálkové bakalářské studium na Univerzitě Pardubice, v roce 2002 nastoupil na odbor strategie generálního ředitelství Českých drah, kde se zabýval zejména dopravním plánováním a s tím spojenou koncepcí infrastruktury. Od roku 2012 působí na Správě železniční dopravní cesty jako ředitel odboru strategie. Mezi jeho koníčky patří kromě železnice zejména turistika. Je ženatý a má dvě dcery.

mobilitu částí ETCS, k čemuž bude k dispozici i finanční podpora z evropských fondů. Pro nákladní dopravce bude ETCS znamenat zejména zvýšení bezpečnosti (projetí návštěvidel je při plné činnosti ETCS takřka nemožné) a za-

jištění interoperability, což je samozřejmě výhoda pro dopravce operující na území více států. V této souvislosti budou na dopravních úvahy o podobě vozidlového parku, protože mobilní část ETCS je nákladná záležitost a vybavení starých lokomotiv není příliš efektivní.

Dalším velkým průlomem v podobě české železniční sítě je plánované sjednocení trakčních napájecích soustav na střídavou soustavu 25 kV, 50 Hz. Důvodů pro tento krok je celá řada, zmíním alespoň ty, které jsou důležité pro nákladní dopravce. Jde především o vyšší přenosovou schopnost střídavé soustavy, tedy zajištění dostatečného výkonu pro hnací vozidla, což je u stejnosměrné soustavy s přibývajícím počtem výkonných lokomotiv stále větší problém, a pak také nižší ztráty ve vedení, tj. dopravci nemusí ve výsledku platit tolik energie, která se od napájecí stanice k hnacímu vozidlu vůbec nedostane. Proces postupného sjednocování trakční napájecí soustavy, tj. přepínání stejnosměrných úseků na střídavou trakci, bude trvat několik desetiletí. Nejdříve lze podle současných předpokladů očekávat změnu soustavy na úseku Nedakonice – Říkovice, což souvisí s připravovanými elektrizacemi ze Starého Města u Uherského Hradiště ve směru Veselí nad Moravou a Luhačovice a z Otrokovic do Vizovic, které by měly být již ve střídavé trakci.

Jako další úsek se nabízí Hranice na Moravě – Horní Lideč v rámci připravované celkové modernizace. Pro dopravce bude mít tato revoluční změna v krátkodobém horizontu negativní dopad v podobě omezení možností provozu stejnosměrných lokomotiv.

► Máte nějaký vzkaz pro dopravce?

Pro naši práci je nesmírně důležitá vzájemná komunikace. Potřebujeme vědět, jaká opatření na infrastrukturu jsou pro dopravce důležitá, aby mohli efektivně vykonávat svou činnost a zároveň my mohli plánovat takové stavby, které budou mít pro dopravce reálný přínos. Na druhou stranu výše zmíněné chystané změny budou mít dopad pro dopravce v podobě požadavků na lokomotivy. Je totiž stále více potřebné, aby nákladní dopravci provozovali výkonné vícesystémové lokomotivy vybavené ETCS. Vysoký výkon je dnes už nezbytný pro umožnění zařazení nákladních vlaků do sledu vlaků osobní dopravy na vytížených traťových úsecích, a to nejsou již jen tratě na 1. tranzitním koridoru. Vícesystémovost bude nutná s ohledem na sjednocování trakční napájecí soustavy a vybavení ETCS bude nutné, aby v následujících letech vůbec mohl vlak vyjet na trať. A společně nám přeji více nákladních vlaků!

Připravil: Martin Boháč

Lagermax – tradiční partner ČD Cargo

Lagermax je spediční a logistická firma, která sídlí v Německu. Zaměstnává přes 3 tisíce lidí, působí v řadě zemí a zabývá se všemi běžnými druhy dopravy (snad s výjimkou potrubní), skladováním a přepravními procesy pro různé účely. Mimo jiné přepravuje automobily, nebezpečné zboží a provozuje balíkovou dopravu – je majitelem společnosti DPD. V Praze-Ruzyni provozuje logistický areál.

ČD Cargo zajišťuje pro tuto logistickou společnost na rameni mezi Prahou a Ostravou přepravní služby. Nebylo však jednoduché tohoto zákazníka z-



Podvečerní obsluha vlečky Lagermax v pražské Ruzyni Foto: Michal Roh ml.

skat. Aby byla přeprava po železnici pro zákazníka atraktivní a měl zájem ji využívat pravidelně a dlouhodobě, bylo nutné zajistit zejména dostatečnou rychlost přepravy. Řešení se našlo v podobě tzv. nočního skoku, tedy přepravy z místa podeje do místa dodeje během nočních hodin. Noční skok je maximálně výhodný, protože je rychlý a k transportu zboží se využívá doba, kdy nemůže být zboží distribuováno dále. Velký důraz je u těchto přeprav kladen na spolehlivost a včasnost.

Logistický areál v pražské Ruzyni se nachází v těsném sousedství železniční stanice, takže napojení vlečky na celostátní síť je velmi jednoduché. Z dů-

vodu nepříliš dobrého technického stavu však vlečka musela být před započítáním přeprav revitalizována. První nakládka proběhla v únoru 2010. Tehdy šlo o pouhý jeden podaný vůz, nicméně byl dopraven již podle konceptu, který se později uplatnil i na přepravy pravidelné. Ty byly zahájeny v roce 2011, konkrétně v pondělí 7. února, odjezdem Mn 85021 s prvním loženým vozem z Prahy-Ruzyně ve 20:12 hod.

Stanice Praha-Ruzyně byla po vzniku ČD Cargo obsluhována vlakotvorně přes Kralupy nad Vltavou a Středokluky. Touto cestou však nebylo možné zajistit noční skok, proto byla již zpočátku Lagermaxu nabídnuta přeprava z Ruzyně přímo do Prahy.

Pokračování na str. 5

Tři otázky pro...



Bc. Helenu Hofreiterovou vedoucí oddělení finanční účtárny

► V každém velkém podniku je účtárna významnou složkou podílející se na správném chodu firmy. Mohla byste nám proto blíže specifikovat činnost oddělení finanční účtárny?

Odbor účetnictví je rozdělen na dvě části – oddělení metodiky a daní a „moje“ oddělení finanční účtárny. To zajišťuje účtování všech účetních případů týkajících se činnosti odborů GR, SOKV a PJ, vyjma pohledávek, jejichž účtování zajišťuje OPT. Jedná se jak o běžné účetní operace (dodavatelské faktury, bankovní výpisy, hotovostní nákupy, vyúčtování platebních karet), tak i o specifické účetní případy související s měsíčními, mezitímními a ročními závěrkami. Pro příklad mohu uvést dohadné položky pasivní, zúčtování časového rozlišení nebo účtování rezerv a opravných položek. Co do počtu dokladů jsou nejvíce zastoupeny dodavatelské faktury, kterých zaúčtujeme cca 4 500 za měsíc. Zároveň se vyznačují vysokou časovou náročností na zpracování, věcné ověření, schválení, zaúčtování a následnou archivaci.

V minulosti probíhal proces ověřování a schvalování faktur tak, že faktury došlé v papírové podobě byly fyzicky doručovány odborným útvarům k ověření a schválení a zpět byly stejným

způsobem doručovány k zaúčtování na odbor účetnictví. V roce 2012 byl dokončen projekt „Elektronizace procesu dodavatelských faktur“. Jednalo se o přijímání faktur v papírové podobě a zajištění jejich oběhu v ČD Cargo elektronickou formou. Vzhledem ke značnému objemu faktur, odpovídajícímu velikosti naší společnosti, si způsob ukládání faktur v papírové podobě vyžádal zvýšené nároky na prostory k uskladnění těchto dokumentů.

V současné době realizujeme projekt „Elektronická fakturace“. Od dodavatelů, kteří mohou odesílat faktury v elektronické podobě a podepíší dohodu o elektronické fakturaci, přijímáme faktury v elektronické podobě. U takto přijatých faktur dochází k procesu ověření a schválení elektronickou formou a po zaúčtování následuje elektronická archivace. Pro odlišení těchto faktur od papírových využíváme označení číselné řady s příznakem „E“. V budoucnu je cílem převést papírové faktury do elektronické podoby a v té je archivovat.

► Popsala byste nám podrobněji sou-

časný systém účtování dohadných položek?

Velkým posunem směrem k přesnosti účetnictví v ČD Cargo je od 1. ledna 2014 tvorba a účtování dohadných položek pasivních přímo z objednávek. Výpočet a zaúčtování dohadných položek pasivních probíhá automatizovaně v účetním systému SAP na základě vytvořené objednávky v SAP a provedeního příjmu služby v daném účetním období v objednávce. Zjednodušeně řečeno, v případě, že neobdržíme fakturu za příslušné plnění v aktuálním měsíci, tak na základě provedeního příjmu v objednávce je s poměrně vysokou přesností vypočtena a zaúčtována dohadná položka.

Nastavení tohoto způsobu klade zvýšené nároky jak na přesnost a včasnost zpracování podkladů od správců objednávek na všech JOS, tak i na práci účetních, kdy je nutno při účtování prověřit kontroly správnosti zaúčtování faktur na základě údajů uvedených v objednávkách. Po zaúčtování faktur v daném měsíci je spuštěn výpočet a následné zaúčtování dohadných položek.

Celý proces je náročný vzhledem k velkému počtu zpracovávaných položek.

Veškeré tyto práce je nutné vždy zajistit v termínech stanovených harmonogramy účetních závěrek. To se nám díky dobrému týmu na oddělení finanční účtárny daří.

► Mluvíte o účetních kontrolách. Proč jsou tak důležité?

Kontrolní činnost je prováděna v několika interních úrovních dle nastaveného systému. Jedná se o kontroly obsahové a formální správnosti jednotlivých účetních zápisů, stejně jako o kontroly účetních výkazů. U každého stupně kontroly je stanovena odpovědná osoba, frekvence kontrol a jejich popis. V této oblasti nejvíce spolupracujeme s O3, konkrétně s oddělením controllingu a reportingu. Cílem celého kontrolního procesu je zjistit a následně opravit případně vzniklé chyby při zadávání dat do účetního systému SAP a zajistit, aby byla naplněna sama podstata účetnictví, tedy podání věrného a poctivého obrazu o společnosti ČD Cargo.

Připravila: Michala Bílková

Odklonová vozba do Trutnova

Trutnov patří k lokalitám, které mají z pohledu ČD Cargo stále velký význam jak pro přepravu jednotlivých vozových zásilek, tak ucelených vlaků. Ucelenými vlaky je uhlím zásobována elektrárna společnosti ČEZ, jednotlivými vozovými zásilkami je odváženo krkonošské dřevo a další komodity.



Přes stanici Roztoky u Jilemnice nejsou pravidelné nákladní vlaky vedeny. Na snímku z 16. července 2015 čeká dvojice 750.287+235 v této stanici na křižování se spěšným vlakem z Kolína.

Foto: Michal Roh ml.

Zátěž z Trutnovska je odvážena manipulačním vlakem Mn 83371 do Jaroměře, odkud putuje do Hradce Králové a do cílových destinací. V opačném směru je z Jaroměře vypravován vlak Mn 83370. „Vyrovnávky“ a ucelené uhelné vlaky Pn 53680/66381 jsou vedeny v nočních hodinách. V čele těchto vlaků je možné se setkat s motorovými dvojčaty řad 750, 742 nebo 753.7.

Rozsáhlá výluková činnost na síti SŽDC se nevyhnula ani Podkrkonoší. Ve dnech 23. června – 12. – 14. srpna proběhla nepřetržitá výluka tratě Jaroměř – Starkoč – Trutnov střed. Při této výluce došlo k rekonstrukci části tra-

ťové koleje, k modernizaci některých přejezdů a zastávek. Hlavním účelem stavby bylo zkrácení jízdních dob, resp. zvýšení traťové rychlosti, neboť požadavkem objednatele regionální dopravy je zkrácení cestovní doby mezi Hradcem Králové a Krkonošemi (Svoboda nad Úpou) z dnešních 120 minut na 90 minut. Pro nákladní dopravu

však modernizační práce nemají větší efekt. Celkově bylo na akci proinvestováno 860 mil. Kč.

Nepřetržitá výluka si vyžádala zavedení odklonové vozby. Odbor plánování kapacit ve spolupráci s PJ Česká Třebová připravil operativní příkaz k ROV 53088, který počítal se zavedením odklonových vlaků v trase Jaroměř – Stará Paka – Kunčice nad Labem – Trutnov. Po odklonové trase byl veden jeden pár manipulačních vlaků nahrazující již zmíněné vlaky 83370/83371. Odklonové „manipuláky“ byly pro urychlení vedeny v motorové trakci již z Hradce Králové. Na trati přes Starou Paku jsme mohli po-

tkat i uhelné vlaky. Ty byly z odesílacích stanic Světec a Třebušice řazeny na normu max. 1 760 tun a po přeprahu v Jaroměři dopraveny na dvě části do elektrárny. Kapacitně jsme byli připraveni zajistit dodávky uhlí v plném rozsahu, avšak elektrárna v červenci z důvodu přeplněnosti skládky a omezení výroby elektřiny výrazně snížila počet objednaných vlaků. V případě nahromadění zátěže nebo při zpoždění uhelných vlaků byly zaváděny mimořádné odklony. Operativně jsme si poradili i s neplánovaným prodloužením výluky, která měla původně skončit 10. srpna ve večerních hodinách a byla prodloužena až do pátku 14. srpna. Důvodem prodloužení výluky byla velká horka, při kterých nemohly být prováděny některé, např. svářečské práce.

Po dobu nepřetržité výluky musely být odříkány i manipulační, resp. vlečkové vlaky pro obsluhu vlečky AGRO CS v České Skalici. Tato skutečnost byla se zákazníky včas projednána. Výluka by tak neměla znamenat pokles přepravních objemů.



Dvojice lokomotiv řady 742 se blíží se soupravou „wapek“ pro poříčskou elektrárnu k zastávce Vlčice.

Foto: Michal Roh ml.



Při modernizaci zastávky Velké Svatoňovice pomáhal i jeřáb AD 20 ČD Cargo. Foto: Archiv ČD Cargo

Pozitivní skutečností je, že na realizaci některých výlukových prací se spolupodílelo i ČD Cargo, konkrétně středisko logistických služeb v Trutnově patřící pod provozní jednotku Česká Třebová. Naše jeřáby zajišťovaly v ně-

kterých stanicích manipulaci s kolejovými poli, s betonovými prefabrikáty a dalšími materiály. To vše jako subdávku pro stavební firmu Strabag.

Průznivce železnic jistě potěšilo vedení nákladních vlaků po tratích, kde již delší dobu nejezdí, např. v úseku Stará Paka – Martinice v Krkonoších. Na chvíli tak bylo možné vrátit se do doby, kdy po této trati byly „štokry“ řady 556.0 vedeny do poříčské elektrárny vlaky s černým uhlím z Kamených Žehrovců. Pro ČD Cargo představovala výluka jednu ze zatěžkávacích zkoušek, zda i ve ztížených podmínkách obstojí a dokáže zákazníkům zajistit požadovanou kvalitu služeb. A nutno dodat, že obstálo na výbornou. Zkušenosti z odklonové vozby lze také využít při tvorbě dalších operativních příkazů.

Text: Michal Roh

Kultura na Žižkově a ČD Cargo

ČD Cargo se v letošním roce opět podílí na kulturních akcích probíhajících již třetím rokem na nákladovém nádraží Praha-Žižkov. Předchozí ročníky probíhaly pod záštitou radnice Prahy 3, zatímco ten aktuální zastřešuje Národní filmový archiv. Tato instituce má zájem provozovat v budoucnu původní budovy nákladového nádraží Praha-Žižkov, jimž byl po několika letech „administrativních bojů“ přiznán statut kulturní památky.

Naše společnost poskytuje plošinové vozy pro vytvoření originálního prostoru a dále umožňuje jejich dlouhodobé umístění v kolejisti žižkovského nákladového nádraží. Z hlediska provozu ČD Cargo jsou tyto akce do určité míry problematické. Ačkoli na nákladovém nádraží Praha-Žižkov obsluhujeme již jen jednoho zákazníka, a sice kontejnerový terminál společnosti RCO-CSKD (dříve ČSKD-INTRANS), výkony zde dlouhodobě rostou. Za posledních několik let došlo k nárůstu počtu podaných a dodaných vozů o desítky procent. Z toho vyplývají i vyšší nároky na potřebný počet kolejí, které jsou k běžnému provozu zapotřebí. Poskytnutím části kolejisti pro kulturní akce vznikají častěji problémy s vozy, které jsou zde odstaveny. Je jich běžně více než 150, což znamená velkou po-

třebu kapacity. V minulém roce se v průběhu letní sezóny měnily požadavky na využití prostoru a počet vozů, které budou potřeba, jakož i na počet a délku kolejí, které budou využívány.



Znamenalo to velmi častá jednání a domlouvání podmínek, aby bylo možné akce realizovat a náš provoz byl omezen v co nejmenší míře. V tomto roce je situace výrazně lepší, neboť na jaře se dohodlo rozmístění vozů na celou sezonu beze změn.

Původní prostor nákladového nádraží Praha-Žižkov je tvořen dvěma souběžnými budovami skladů, z nichž jedna sloužila pro podej a druhá pro výdej zásilek. Mezi těmito sklady jsou 2 kolejové

skupiny po 4 kolejích a uprostřed rampa, která byla dostupná ze skladů na obou stranách – mosty, výtahy a čelní rampou. Koleje jsou kusé, celý prostor je uzavřen hlavní budovou s kanceláři, a tvoří

tak velké písmeno U. Národní filmový archiv má pro své akce v pronájmu část bývalého skladu podeje v blízkosti zarážedel kolejí, do kterého umístil stálý bar a zbytek využívá podle potřeby různým způsobem. Na vnitřní prostor navazuje venkovní plošina, vytvořená na vozech řady Res ČD Cargo. Tyto vozy jsou přistaveny na celé skupině podeje, tedy na 4 kolejích, vždy po 4 kusech na jedné. Požadavek na přistavení byl takový, aby vozy stály na všech kolejích přesně v zá-

krytu. Pro posunové čety to znamenalo velmi přesnou a precizní práci. Po sklopení bočnic a klanců byly vozy propojeny dřevěnou podlahou v úrovni ložné plochy. Vznikla tím poměrně velká plošina, na kterou byla instalována křesílka, stolký a výzdoba. Návštěvníci si tak zde mohou v klidu vychutnat občerstvení z baru, a je také možné dostat se z plošiny přímo na vnitřní rampu.

Na kolejích s plošinou byla provozovatelem dráhy instalována dočasná zarážedla, aby bylo možné zbytek délky koleje využít pro odstavování vozů, což byla naše podmínka pro realizování akcí. A opravdu jsou zde vozy ložené i prázdné prakticky neustále. Na kolejích sousední skupiny, tedy skupiny výdeje, probíhá úplně normální provoz. V minulém roce žádali provozovatelé kulturních akcí o jeho omezení v době divadelního a filmového představení, což jsme respektovali, s výjimkou akutních požadavků našeho zákazníka. V tomto roce jsme při domlouvání podmínek upozorňovali, že stejně jako vloni nemůžeme garantovat zastavení provozu ani na dobu několika hodin. Národní filmový archiv však v aktuální sezóně zaujal opačný postoj. Provoz na sousední kolejové skupině, případně na navazujících kolejích, považuje z hlediska návštěvníků za zajímavou podívanou, která atraktivitu prostředí zvyšuje.

Nejčastějším využitím prostor je letní kino, ve kterém jsou promítány filmy různých žánrů. Milovníci sci-fi mohli shlédnout komedii Návrat do budoucnosti, která v den promítání 3. července oslavila 30. narozeniny. Kdo má v oblíbené staré české komedie, mohl navštívit skvělý film Světáci z roku 1969. V repertoáru jsou filmy různých stylů a zemí původu, v některých případech doprovázené přednáškami. Program kina je pro zájemce k dispozici na webových stránkách Národního filmového archivu. Nabídka však neobsahuje jen promítání, probíhají zde i přednášky, workshopy, divadlo, koncerty a další akce. V neděli 5. července zde proběhl „Street Food Festival“. Za tímto účelem byly pronajaty i prostory mimo budovu, a sice plocha sloužící původně k vykládce zboží z nákladních automobilů, v současné době však více pro odstavování vozů dopravní firmy, která v areálu nádraží sídlí. Tento prostor, ohraničený z jedné strany hradbou kontejnerů terminálu RCO-CSKD, ze strany druhé budovou podeje, byl zaplněn stánky s rozličnými potravinami z mnoha zemí světa. Nabízené delikatesy, od sladkých a vegetariánských chuťovek až po různá masa, byly vskutku výborné, a to včetně různých druhů pív a vín menších výrobců.

Po dobu letních prázdnin je na žižkovském nádraží navíc přistaven Legiovlak, o jehož jízdě jsme informovali i na stránkách našeho magazínu.

Text: Martin Kašpar
Foto: Michala Bílková

Přeprava jednotlivých vozových zásilek

Na základě většího množství dotazů došlých do redakce Cargováku i vedení naší společnosti jsme se rozhodli uveřejnit podrobnější informace o provozování systému jednotlivých vozových zásilek u ČD Cargo, resp. o jeho další budoucnosti.

Hlavní podnikání společnosti ČD Cargo je rozděleno do dvou hlavních segmentů – ucelených vlaků a jednotlivých vozových zásilek, resp. skupin vozů. Pro začátek ale malé nahlédnutí do statistiky. Přepravy v ucelených vlacích představují 64 % přepravních objemů a generují cca 56 % tržeb. Přepravy jednotlivých vozových zásilek představují 36 % přepravních objemů, avšak 44 % tržeb. Vyšší podíl „jednotlivek“ na tržbách je dán jejich vyšší prodejní cenou odpovídající větší nákladovosti přeprav.

problematiku tohoto segmentu bylo možné vyřešit. V sousedním Německu byl již v dávné minulosti redukován počet nakládacích míst i vleček, v Polsku chtěl dopravce PKP Cargo tuto problematiku vyřešit neúměrným navýšením cen za přepravu. Italská společnost Trenitalia tento segment zcela utlumila.

Konkurenci pro „jednotlivky“ představují kamiony, soukromí železniční dopravci se zaměřují na ucelené vlaky, i když i toto pravidlo pomalu přestává platit a s vlaky soukromníků, jenž jsou složeny z „jednotlivek“, se můžeme setkat např. při přepravě dřeva. Nízká cena nafty v závěru loňského roku výrazně zvýšila konkurenceschopnost kamionů oproti železnici. ČD Cargo totiž převážnou část výkonů realizuje v elektrické trakci (s výjimkou první a poslední míle). Silniční konkurenci také nahrává

Systém může být efektivní

Realizace přepravy jednotlivých vozových zásilek formou síťové obsluhy území je pro ČD Cargo dlouhodobě nerentabilní a negativně ovlivňuje ziskovost celé hlavní činnosti společnosti. Není možné dlouhodobě provozovat jeden z hlavních segmentů podnikání se ztrátou. Výše uvedené skutečnosti byly v roce 2013 důvodem k zahájení restrukturalizace, v jejímž důsledku došlo v roce následujícím i letošním k výraznému zlepšení rentability „jednotlivek“. Na další pokles přepravních objemů v jednotlivých vozových zásilkách je nutné reagovat. Segment může být efektivní, ale musí se do něj „nalít“ dostatek zásilek. Opatření je proto nutné přijmout jak na stránce obchodu a získat co nejvíce zakázek, tak na stránce provozu, aby přeprava byla realizována co nejefektivněji, nejlépe bez nárůstu nákladů a kapacit.

Po stránce obchodní jednoznačně preferujeme přepravy ve skupinách více vozů. Proto jsme zavedli „institut“ tarifních bodů se zvláštním výpravním oprávněním, kde lze podat pouze jasné stanovený počet vozů. V současné době připravujeme podobné opatření zaměřené na dodej zásilek do těchto tarifních bodů. Ve spolupráci obchodního a finančního úseku je připravován akční ceník, kterým bychom rádi oslovili nejen stávající klienty a motivovali je tak k navýšení přepravních objemů, ale především aktuální zákazníky silniční konkurence. Systém levelových cen, který již nyní v některých komoditách uplatňujeme, napovídá, že je to krok správným směrem. Na cílených propagačních akcích, které připravujeme, chceme s naší nabídkou oslovit další potenciální zákazníky a samozřejmě i ty, kteří s námi v minulosti přestali z jakýchkoliv důvodů jezdit.

Po stránce provozní znovu posuzujeme efektivitu celého systému, snažíme se hledat řešení vstřícná potřebám zákazníků a zároveň přijatelná pro nás, jako pro dopravce. Z těchto řešení můžeme jmenovat např. omezování jízdy manipulačních vlaků pouze na některé dny v týdnu, již zmiňované zavádění systému tarifních bodů se zvláštním výpravním oprávněním nebo nabídka na přesun nákladky/vykládky do provozně a technologicky optimálnějších stanic. Vše musí probíhat citlivě, abychom zákazníky neztratili. Musíme a budeme

otevřeni i k řešení problematiky poslední míle tak, abychom dokázali smazat i tuto konkurenční nevýhodu proti silniční dopravě.

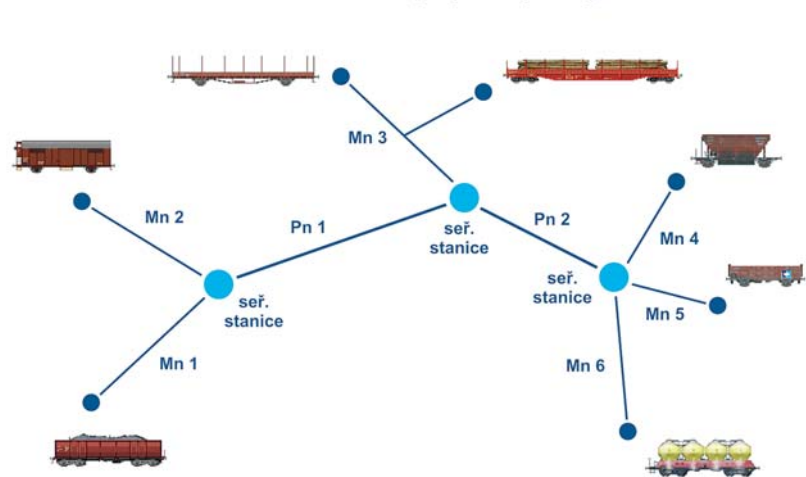
Může pomoci stát?

Naším cílem není rušit tarifní body s výpravním oprávněním pro podej a dodej vozových zásilek. Ale při plánování jejich obsluhy musíme vzít do úvahy ekonomický pohled. Avšak za standardních obchodních podmínek není možné obsluhovat místa, kde se měsíčně naloží jen několik vozů. To je také případ tratě Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem, o které se psalo i v denním tisku a kde bylo vedení ČD Cargo několikrát požádáno, aby nákladní dopravu na této trati nerušilo. Tento záměr však naše společnost nikdy neprezentovala. Na pří-

se objem nákladky pohyboval okolo 1 – 2 vozů měsíčně. Z výše uvedených údajů je zřejmé, že za poklesem nákladky nestojí omezování nákladní dopravy ze strany ČD Cargo, ale spíše omezování nebo nerovnoměrnost těžby dřeva v přílehlé oblasti, téměř úplný zánik průmyslu a další ekonomické faktory.

Problematiku segmentu vozových zásilek vedení ČD Cargo řeší jak se svým akcionářem, s Českými drahami, tak samozřejmě i s Ministerstvem dopravy. Je nutné, aby si i zástupci státu uvědomili, že zrušení segmentu jednotlivých vozových zásilek by znamenalo přesun cca 22 mil. tun zboží ze silnice na železnici, což mimo jiné odporuje závěrům vyplývajícím z Bílé knihy Evropské unie o dopravě, kde je naopak uvažováno s přesunem zboží ze silnice na

Jednotlivé vozové zásilky - princip fungování



Vysoká profitabilita ucelených vlaků je minulostí

S rostoucí konkurencí mezi jednotlivými dopravci na trhu ucelených vlaků prudce klesla i profitabilita realizovaných přeprav v tomto segmentu. Abychom zůstali v „ucelenkách“ úspěšní, je třeba nabízet kvalitní služby za konkurenceschopných cenových podmínek, s čímž je ruku v ruce spojeno i snižování marží. V důsledku toho se odhaluje v plné nahotě i problematika jednotlivých vozových zásilek. I přes velké nákladové optimalizace v minulých letech zatím zůstávají „jednotlivky“ stále ztrátovou částí našeho hlavního podnikání, která na sebe váže vysoký podíl fixních nákladů, zejména lidské práce. To není problém jen ČD Cargo, ale většiny evropských dopravců. Neexistuje však žádný univerzální recept, kterým by

nerovnoměrnost podmínek obou druhů doprav. Máme tím na mysli zejména zpoplatnění dopravní cesty, kdy na železnici je zpoplatněn každý kilometr jízdy vlaku, zatímco kamiony platí za použití pouze zlomku silniční sítě. Navíc ve většině případů existují obíjezdné trasy zpoplatněných úseků. Železniční dopravci hradí v trakční energii příspěvek na obnovitelné zdroje, zatímco silniční nikoliv, a to bez ohledu na diametrální rozdíl v dopadu obou druhů doprav na životní prostředí.

Nerovnost podmínek spolu s narůstající konkurencí pak logicky znamenají pokles přepravních objemů. Na ten má vliv i neexistence jednotné strategie bývalých národních dopravců (viz výše), kdy tuzemským zákazníkům nemůžeme nabízet zajištění přeprav až do místa určení v zahraničí.



kladu této tratě je však možné ilustrovat další aspekt přepravy jednotlivých vozových zásilek. Zatímco v roce 2013 činil objem naložených vozů ve Vrbně pod Pradědem 648, v roce 2014 to bylo již jen 143 vozů. Podobně sestupný trend má i nákladka v dopravě Karlovice. V roce 2013 zde bylo naloženo 251 vozů, o rok později to bylo již jen 43 vozů. Žádné zboží se zde nevykládá. Zároveň je nutné upozornit, že po povodních v roce 1997 a následné obnově tratě Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem zde nákladní dopravu provozoval dopravce OKD-Doprava (dnes AWT), který ji v dubnu 2010 předal ČD Cargo, právě z ekonomických důvodů a jedině díky optimalizačním krokům se zde nákladní dopravu doposud podařilo udržet, resp. navýšit – do té doby

vhodnější druhy dopravy. Konec „jednotlivek“ by znamenal propuštění velkého počtu úzce profilovaných odborníků, kteří budou hledat obtížně nové uplatnění. Propuštění zaměstnanců by tak mohlo jen zvýšit náklady státu na vyplácení sociálních a jiných dávek. Téma „jednotlivek“ je proto s ohledem na možné dopady řešeno i v rámci Tripartity.

Vedení společnosti ČD Cargo na všech jednáních s Ministerstvem dopravy usiluje o jednoznačné nastavení dlouhodobé dopravní politiky státu včetně změny pravidel pro zpoplatnění dopravní cesty. To je jedna z klíčových možností, jak pomoci nikoliv ČD Cargo, ale železnici jako celku.

Text: Michal Roh, Tomáš Tóth

Mapa: Milan Koska

Ilustrační foto: Petr Kadeřávek

ERTMS/ETCS v České republice, situace v roce 2015 a blízká budoucnost

V současné době se tvář železniční dopravy, osobní i nákladní, výrazně mění. Po desetiletích defenzívy, která ve státech na západ od nás začala o něco dříve a kterou u nás pocítujeme posledních 25 let, je zřejmé, že evropská železnice začíná nacházet své nové „místo na slunci“. Vše nasvědčuje tomu, že v blízké budoucnosti začne hrát na přepravním trhu takovou roli, jakou si díky svým energetickým a environmentálním přednostem nepochybně zaslouží. Jedním z cílů Evropské unie je, aby nákladní dopravu nad 300 km převzala od automobilů železnice.

Jednou z důležitých podmínek úspěchu železnice je zvládnutá interoperabilita hnacích vozidel, která umožní jejich vysoké využití, a tím i rentabilní a profitabilní provoz. To je zvláště důležité pro dopravce z malých zemí (jakou je i Česká republika), neboť omezený rozsah sítě na teritoriu jejich národních států umožňuje jen obtížně dosáhnout optimálních výkonů lokomotiv. Pro interoperabilitu je stěžejním nástrojem jednotný celoevropský komunikační a zabezpečovací systém, fungující na většině významné evropské železniční sítě a dovolující využití vozidel

i personálu na mnohem delších ramenech, než je běžné dnes.

Jako tento jednotný systém byl již v devadesátých letech 20. století na evropské úrovni ustanoven systém ERTMS, který v sobě zahrnuje komunikační část GSM-R a zabezpečovací část ETCS (European Train Control System, Evropský vlakový zabezpečovací systém) pro zabezpečení jízdy vlaků. Následně byl zahájen vývoj tohoto systému a v současné době se z něho stává jednotný standart pro celou evropskou železnici. Spolu s tímto zdokonalováním zabezpečení jízdy vlaků jsou samozřejmě nutné další

kroky, mezi které patří modernizace hlavních tratí, zvyšování traťových tříd a nápravového tlaku na alespoň 22,5 tuny na nápravu, zajištění prostorové průchodnosti GC, vytvoření podmínek pro provoz vlaků délky 740 m, zvyšování využitelného výkonu napájení elektrické trakce a elektrických lokomotiv, a to včetně postupné konverze sítě na jednotný systém 25 kV/50 Hz.

Po letech vývoje se systém ERTMS stal využitelným pro běžný pravidelný provoz a v posledních letech začíná být na různých místech v Evropě postupně uváděn do provozu. Jako příklad lze uvést

trať Betuweroute v Holandsku, která byla vybudována pro spojení přístavu Rotterdam a Německa a slouží pouze pro nákladní dopravu. Na této trati byl plný provoz ERTMS/ETCS již spuštěn. Proto bylo jen otázkou času, kdy i v České republice dojde k rozhodnutí tento systém začít zavádět, a to v rozsahu významného pokrytí celé železniční sítě. Zde je třeba uvést, že dosavadní, v České republice používaná zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího a přenosu návěstních znaků na lokomotivu nejsou a nikdy nebyla plnohodnotnými vlakovými zabezpečovací, ačkoli jsou tak nazývána, neboť nezabraňují strojvedoucímu nezastavit vlak, či snížit rychlost tak, jak nařizují návěstidla.

Martin Boháč

Pokračování v příštím čísle

Představujeme profese ČD Cargo (7) – svářeč

V srpnovém vydání Cargováku bychom vám rádi představili zaměstnání svářeč (KZAM 72121), které je organizačně zařazeno v SOKV.

Laicky řečeno, **svářeč** provádí svařování různých materiálů – polotovárů a součástí s použitím různých svařovacích technik. V našich opravách kolejových vozidel se jedná o svařování, navařování a pájení související s opravami, údržbou železničních kolejových vozidel a jejich dílů a dále jsou prováděny práce pro režijní účely spojené pouze s řezáním, nahříváním a rovnáním kovových materiálů a jejich slitin kyslíkem, řezání plazmou, drážkování uhlíkovou elektrodou atd.

Pro zařazení do tohoto zaměstnání je jako nejnižší doporučené vzdělání stanovené základní vzdělání.

Z hlediska zdravotní způsobilosti je zaměstnanec posuzován v kategorii pracovního rizika 2, dle vyhlášky Ministerstva zdravotnictví č. 432/2003 Sb., a dále je v některých případech



uplatněna i doplňující zdravotní způsobilost pro obsluhu nebo opravy tlakových nádob a lahví, bod 1.7/II. vyhlášky č. 79/2013 Sb.

Zaměstnanci jsou do uvedeného mzdového rozpětí zařazováni podle

vykonávaných odborných pracovních činností přiřazených k jednotlivým tarifním stupňům v Katalogu zaměstnání.

V případě zaměstnání **svářeč** je jeho základní mzdové zařazení od 6. do 9.

tarifního stupně (základní měsíční tarif ve stupnici 0 je stanoven od 17 460,- do 21 710,- Kč). Průměrná měsíční mzda vyplacená v tomto zaměstnání za období leden – červen 2015 je ve výši 23 019,- Kč.

Zaměstnání **svářeč** je v ČD Cargo čistě mužská záležitost, ve společnosti máme do tohoto zaměstnání zařazeno 88 zaměstnanců s věkovým průměrem 42 let.

O rozhovor jsme požádali pana **Jaroslava Drbala**, který pracuje na dráze 16 let. Dnes je organizačně zařazen v opravě nákladních vozů SOKV Ústí nad Labem.

» **Jste spokojen s prací, kterou děláte, a proč?**

Od vyučení se pohybuji v oprávněném stavu dojel do Ruzyně vloni v únoru. Množství zpětných přeprav je kolísající, některý měsíc nejsou žádné, nejvíce bylo 9 vozů za měsíc, počet se však dlouhodobě mírně zvyšuje.

Jedním z omezení, které neumožnilo navýšení nákladky v Ruzyni, byla kapacita ramp v areálu Lagermaxu, ke kterým nebylo možné přistavit více než jeden železniční vůz. Po delší dobu připravovaném rozšíření skladu (včetně

» **Vaše práce je náročná nejen na manuální zručnost, ale také na odbornost. Jakým způsobem si ji udržujete, resp. jak rozvíjíte své znalosti?**

Svářeč je dnes velmi odborná činnost, kdy se udržování všech odborných způsobilostí řídí evropskými normami. U ČD Cargo jsem dosáhl nejvyšší možné kvalifikace, kterou i zaměstnavatel požaduje a potřebuje, tj. evropského průkazu svářeče.

» **Chtěl byste něco zlepšit?**

V opravě vozů, kde pracuji, se udělalo pro zaměstnance vcelku hodně. Například se zprovozněním linky Eas došlo k instalaci odsávání, takže se výrazně zlepšilo pracovní prostředí nejen pro svářeče, ale i pro ostatní na dílně. Často provádíme ruční úpravu materiálu, některé přístroje jsou však staršího data výroby a mohlo by pro zkvalitnění a usnadnění naší práce docházet k jejich častější výměně.

Bc. Věra Drncová ve spolupráci s Ing. Milanem Tománkem

Lagermax – tradiční partner ČD Cargo

Pokračování ze str. 2

Znamenalo to ovšem, že se v té době stanice Praha-Ruzyně obsluhovala ze dvou různých míst, neboť se sem přistavovaly vozy k vykládce i pro jiné příjemce. Přeprava „Lagermax“ tedy vyžadovala samostatnou jízdu Praha-Libeň – Praha-Ruzyně a zpět. Toto řešení však bylo poměrně nákladné, a proto byla k 3. změně GVD 2012/13 vlakotvorba upravena a stanice Praha-Ruzyně, Hostivice a Středokluky jsou od té doby obsluhovány nikoliv z Kralupy nad Vltavou, nýbrž z Prahy-Libně.

Aby byl systém pro zákazníka co nejjednodušší a nejspolehlivější, byly na

přepravy vyčleněny jinak nevyužívané vozy, které se po vykládce vracely do nákladní stanice. Večer převezmeme jeden z vyčleněných vozů naložený na vlečce v Praze-Ruzyni a místo něho přistavíme prázdný na další den. Tedy samozřejmě pokud nedojde k nějakým mimořádnostem. Manipulačním vlakem jede přes Prahu-Libeň do Malešic. Zde je připojen k poštovnímu expresu, kterým je dopraven do Ostravy, kde je ráno přistaven k vykládce.

Lagermax byl již od počátku s nabízenými službami spokojen, o čemž svědčí jeho trvalý zájem, a to i v době, kdy jsme v důsledku silící silniční konkurence o řadu „jednotlivek“ přišli. Po-

čet přepravených vozů není až tak vysoký, avšak je stabilní. V minulém roce začal zákazník využívat i zpětné přepravy z Ostravy do Prahy. Výrazně se tím zproduktivnil zpětný běh. K prvotní nabídce zpětných přeprav došlo za poměrně kuriózních okolností. Při nakládce v Praze-Ruzyni došlo ke zpoždění a libeňský vedoucí směny kontaktoval dispečera Lagermaxu v Ostravě, aby s ním dohodl příjezd na pozdějším poštovním vlaku. Protože vedoucí směny Josef Bednář je člověk velmi akční, učinil při té příležitosti dispečerovi nabídku a setkal se s nemalým zájmem. Ráno po příchodu do práce jsem měl v elektronické poště in-

formaci, že Lagermax má zájem o zpětné přepravy, které by chtěl zahájit nejlépe ihned. S kolegy z Ostravy a O14 jsme doladili technologii zpětné přepravy a poté věc postoupili obchodu k dohodnutí ceny. První vůz v loženém stavu dojel do Ruzyně vloni v únoru. Množství zpětných přeprav je kolísající, některý měsíc nejsou žádné, nejvíce bylo 9 vozů za měsíc, počet se však dlouhodobě mírně zvyšuje.

Jedním z omezení, které neumožnilo navýšení nákladky v Ruzyni, byla kapacita ramp v areálu Lagermaxu, ke kterým nebylo možné přistavit více než jeden železniční vůz. Po delší dobu připravovaném rozšíření skladu (včetně

zvýšení počtu nakládacích a vykládacích míst u ramp) bylo možné začít nakládat i větší počet vozů najednou. S Lagermaxem byla dříve diskutována i možnost přepravy do jiných skladů, např. do Brna. Bohužel k dohodě nedošlo, neboť sklady v jiných lokalitách nejsou umístěny tak, aby umožňovaly přímou překládku.

Přeprava poštovním exprem představuje velmi rychlé a spolehlivé řešení, díky kterému se daří přepravy dlouhodobě uskutečňovat k plné spokojenosti zákazníka. Je také zřejmé, že pokud jsou logistická centra napojena na železniční síť, pak zákazníkům dokážeme nabídnout služby, které je plně uspokojí. V okamžiku, kdy je nutné řešit překládku, „taháme za špatný konec“.

Martin Kašpar

Členství ČD Cargo v zájmových organizacích (2)

CIT

Mezi jednu z nejstarších a nejvýznamnějších mezinárodních organizací patří **Mezinárodní železniční přepravní výbor** (zkratka CIT vychází z francouzského originálu **Comité international des transports ferroviaires**), který byl založen v roce 1902 a sídlí v Bernu.

Zatímco v minulém díle jsme si představili Mezinárodní železniční unii UIC orientující se na technickou harmonizaci, CIT představuje platformu, na které železniční podniky hledají a také nalézají právní interoperabilitu. Hlavním cílem bylo a je jednotné užití a praktické prosazování mezinárodní Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě COTIF. Pro ČD Cargo jakožto nákladního dopravce je zejména důležitý Přípojek B Úmluvy, Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM).

Lze říci, že Mezinárodní železniční přepravní výbor se od svého počátku snaží o to, aby se cestující či zboží z právních důvodů nezdržovali na hra-

nicích. K tomuto úkolu připadají další jako například standardizace právních vztahů mezi zákazníky a železničními dopravci, standardizace právních vztahů mezi železničními dopravci a provozovateli infrastruktury, standardizace právních vztahů mezi železničními dopravci navzájem, zájmové zastupování proti státním a privátním institucím, poskytování dalších služeb, zejména poradenských a výcvikových.

Celé železniční právo se ještě více komplikuje, vezmeme-li v úvahu, že Úmluva COTIF je aplikována ve 49 státech včetně České republiky, nicméně vedle toho existují dohody SMPS/SMGS, které jsou přijímány v 26 státech (východní Evropa a Asie včetně Ruska a Číny) a k tomu je přijímána železniční legislativa Evropské unie, která platí v 25 členských státech se železniční infrastrukturou. Z tohoto pohledu je patrné, že orgán, který koordinuje právní režimy a pracuje na jejich interoperabilitě, je nutností.

Asociace CIT sdružuje 214 železničních dopravních podniků a spedičních firem zabývajících se mezinárodní osobní a/nebo nákladní dopravou. Členství je dvojí, přičemž 134 společností včetně ČD má řádné členství,

zbytek jsou takzvaní členové asociovaní. Členové pocházejí ze tří kontinentů – Evropy, Afriky a Asie. Každý řádný člen má jeden hlas.

Samotná organizace CIT zaujme svou strukturou i výkonností. Vedle valné hromady je nejvyšším orgánem výkonný výbor, který je složen z 9 členů nominovaných dopravci a má reprezentativní a kontrolní funkci. Samotnou agendu CIT spravuje generální se-



kretariát skládající se ze 3 právníků, 3 drážních expertů a 3 administrativních pracovníků. Práce je rozdělena do třech výborů, nazvaných podle přípojků COTIF, CIV (výbor pro osobní dopravu), CIM (výbor pro nákladní dopravu), CUI (výbor pro užití infrastruktury). Dále v organizaci můžeme nalézt pracovní skupiny, které řeší záležitosti jako např. nákladní list CIM/SMGS, revizi COTIF, multimo-

CIT pro všechny své členy shromažďuje a aktualizuje veškerou drážní legislativu, včetně mezinárodních dohod a standardizovaných smluvních dokumentů upravujících vztahy mezi zákazníky, dopravci a manažery infrastruktury. Dále jsou vydávány „Manuály“ sloužící k praktickému vyložení a popisu procedur v mezinárodní železniční přepravě zboží vyplývajících z mezinárodních dohod. Nedílnou součástí jsou různé užitečné nástroje jako formuláře, kontrolní seznamy či oběžníky. Velkým přínosem organizace CIT je možnost přímé konzultace konkrétních sporných či složitých drážních případů s drážními experty a právníky. Společnost ČD Cargo této pomoci též využívá, zejména při nejasnostech se zahraničními dopravci.

V praxi ČD Cargo dělíme produkty CIT na veřejné (určené jak pro dopravce, tak pro zákazníky zveřejněné na www.cdcargo.cz i v interních normách): Průvodce nákladním listem CIM (GLV-CIM), Průvodce vozovým listem CUV (GLW-CUV), Průvodce nákladním listem CIM/SMGS (GLV CIM/SMGS), Průvodce pro nový poděj CIM/SMGS (GR-CIM/SMGS). A neveřejné (určené pouze pro železnice

a zveřejněné pouze v úložišti interních norem): Průvodce nákladní přepravou CIT (GTM-CIT), Průvodce vozovou přepravou (GTW-CUV), dohoda AIM (o vztazích mezi ŽDP týkající se reklamací).

Za velký úspěch Mezinárodního železničního přepravního výboru lze považovat vznik nového nákladního listu CIM/SMGS. Ten vznikl za účasti všech zainteresovaných mezinárodních organizací (OSŽD, OTIF) a pod koordinací právě CIT. Nový nákladní list, který je syntézou nákladních listů CIM a SMGS, nabyl účinnosti 1. září 2006. Od této doby jej jednotlivé železnice, respektive odesílatelé, mohou používat. Jak ukazují statistiky ČD Cargo, unifikovaný nákladní list získal na oblibě. Jen v roce 2014 bylo na nový nákladní list CIM/SMGS přepraveno 25 101 zásilek (vývoz 12 637, dovoz 12 464).

Vedle pravidelné aktualizace všech produktů CIT a snahy o sblížení jednotlivých právních režimů lze za nejbližší „výzvu“ v oblasti právních předpisů považovat připravovanou revizi úmluvy COTIF.

Michal Vítěz

Přeprava lokomotiv Siemens Vectron DE a Bombardier Traxx AC3 „Last Mile“ na a z veletrhu Czech Raildays 2015

Jedněmi z nejzajímavějších exponátů letošního ročníku veletrhu Czech Raildays, který se v červnu již po šestnácté konal v Ostravě, byly diesel-elektrická lokomotiva řady „Vectron“ Siemens verze Vectron DE, označená jako 247.902, a elektrická lokomotiva Bombardier Traxx AC3 „Last Mile“, s označením 187.003.

První uvedená lokomotiva je považována za nástupce úspěšného typu EuroRunner ER 20, známého též pod přezdívkou Herkules, který byl vyráběn v letech 2002 – 2012. Lokomotivy Vectron DE jsou nabízeny již od roku 2010, kdy byla první z nich, 247.901, představena na berlínském veletrhu Inno-trans. Zatím se ale stále nenašel žádný vhodný zájemce a lokomotivy existují pouze ve třech exemplářích s čísly 247.901 – 903, přičemž stroje 902 a 903 byly vyrobeny až letos, tedy po pěti le-

tech od vzniku prvního. Všechny tři lokomotivy jsou v majetku firmy Siemens, která s nimi zajišťuje různé prezentační a zkušební akce.

Druhý stroj je reakcí výrobců na potřebu dopravců jednoduše kombinovat možnost dálkové vozby na elektrizovaných tratích a obsluhu neelektrizované „poslední míle“. Jedná se o dvoufrekvenční elektrickou lokomotivu pro systémy 15 kV/16,7 Hz a 25 kV/50 Hz, která má stejné parametry jako ostatní elektrické Traxxy druhé generace, tzn., že disponují výkonem 5 600 kW a maximální rychlostí 140 až 200 km dle zadání zákazníka. Kromě toho jsou ale navíc vybaveny diesel-elektrickým agregátem poskytujícím výkon 180 kW na obvodu kol při maximální rychlosti 50 km/h. Maximální tažná síla je v obou režimech stejná, 300 kN. Vystavená lokomotiva 187.003 patří do série osmi strojů tohoto typu vyrobených pro pro-



Na snímku je vlak Nex 50600, vedený lokomotivou 122.002 a vezoucí lokomotivu Siemens Vectron 247.902, zachycen při pobytu ve stanici Hněvice sn. v neděli 21. června 2015.

najímatele lokomotiv Railpool. Další lokomotivy tohoto typu vlastní přímo Bombardier pro zkušební a předváděcí účely (187.009 a 010), čtyři stroje pořídil pronajímatel trakce Akiem (zatím byly dodány dvě lokomotivy, 187.011 a 012) a jeden byl již prodán i mimo Německo, a to švýcarské firmě Swiss Rail Traffic pod označení 487.001.

Přepravu obou lokomotiv na a z veletrhu zajistilo ČD Cargo. Obě lokomotivy byly 11. června společně odeslány ze ŽZO Cerhenice (přípojná stanice Velim) a vlakotvorbou ČD Cargo, tedy manipulačním vlakem Mn 84231 do Kolína a vlakem Nex 55001, přepraveny do Ostravy. Návrat po skončení veletrhu probíhal nejdříve podobně, obě loko-

motivy odjely společně 20. června na vlaku Nex 50600 do Kolína, kde se ale jejich cesty rozdělily. Traxx se vrátil zpět do Velimi a na zkušební okruh, zatímco Vectron pokračoval do Ústí nad Labem-západ, dále vlaky 63602 a 66712 do Chebu a odtud do Norimberka.

Text a foto: Martin Boháč

Doplnění článku z Cargováku 2/2015

Redakci Cargováku dorazil e-mail pana Romana Jeschkeho z Doubravice nad Svitavou, který doplňuje článek Martina Boháče o železničním nákladním průtahu města Brna.

Základem tohoto průtahu je trať Brno – Rosice vlastněná a provozovaná společností Brněnsko-rosické dráhy. Trať vedla z Brna a končila

v Božím Požehnutí (tehdejší název Segen Gottes). Odtud odbočovala řada vleček, např. do Zbýšova. Dnes se tato stanice jmenuje Zastávka u Brna. Byla tam i remíza pro pár lokomotiv a posun a pro vlečky. V Rosicích byla a je pouze zastávka.

Za doplnění děkujeme.

Železniční tratě, kde vládne jen nákladní doprava (34)

Rakovník – Hořesedly

Další trať, která se náhle a poměrně nečekaně zařadila do našeho seriálu, je trať Rakovník – Hořesedly, jinak součást úseku Rakovník – Louny.

Stalo se tak po březnovém sesuvu části náspu mezi Domoušicemi a Mutějovicemi, po kterém došlo k přerušení provozu na trati, resp. jeho omezení na úseky Louny – Domoušice pro osobní dopravu a Rakovník – Hořesedly pro dopravu nákladní. V úseku Domoušice – Rakovník jsou osobní vlaky nahrazeny autobusy a v úseku Hořesedly – Louny není nákladní doprava provozována. Aktuálně udávané zprovoznění tratě je na konci srpna 2015, ale vzhledem k rozsahu poškození tělesa nemusí být tento termín dodržen. Problémem je zde geologie, kdy je podloží tvořeno jílovci karbonského stáří, které mají nízké úhly vnitřního tření a jsou téměř nepropustné, což vytváří kombinaci velmi náchylnou k sesuvům; proto bude důkladná oprava zřejmě poměrně náročná.

Celá trať Rakovník – Louny vznikla poměrně pozdě, a to až počátkem 20. století. Přípravné práce a volba trasy, která byla několikrát změněna, probíhaly od roku 1899. Podle jedné ze zvažovaných variant měla trať končit v Postoloprtech místo v Lounech. Teprve v červenci 1902 proběhla politická pochůzka v místech dnešní trasy a v únoru roku 1903 byla trať zaměřena a byl zahájen výkup a vyvlastňování pozemků. Stavba byla oficiálně zahájena 27. dubna 1903 a první vlak, který vezl i tehdejšího rakouského (předlitavského) ministra železnic Heinricha von Witteke, projel celou trať 29. září 1904. Stavba 45 km dlouhé dráhy, včetně prořazení 115 m metrů dlouhého vrcholového tunelu mezi Domoušicemi a Mutějovicemi, tak trvala jen necelý rok a půl. Trať od začátku vlastnil stát a provoz zajišťovaly vždy pouze státní dráhy. Nejprve rakouské kkStB, po roce 1918 ČSD (1939 – 1945 ČMD) a dnes ČD a ČD Cargo. Jen výjimečně sem zavítá soukromý dopravce. Stalo se tak např.

během výluky Žatec – Lužná u Rakovníka, kdy trať využíval dopravce SD-KD pro vedení svých vlaků s vápencem z Nučic. Pozdní vznik tratě dokládá i její trasování, kdy hned na dvou místech mimoúrovňově překračuje jiné starší železnice, v obou případech tratě tehdejší Buštěhradské dráhy. Konkrétně místní trať Krupá – Kolečovice z roku 1883 a tehdy dvoukolejnou část hlavní tratě Praha – Chomutov z roku 1871.

Provoz zde měl vždy charakter spíše místní dráhy. Jízdní řád z roku 1914 uvádí na trati 103b Beroun – Rakovník – Louny čtyři dvojice osobních vlaků v celé trase, doplněné jednou dvojicí vlaků Mutějovice – Louny. V roce 1940 uvádí jízdní řád trati 167f Rakovník – Louny pět dvojic osobních vlaků. V roce 1944 na trati 508d Beroun – Rakovník – Louny jsou to čtyři dvojice vlaků Rakovník – Louny, doplněné jedním ranním vlakem Chrástany-Kněževy – Rakovník a jedním ranním vlakem Mutějovice – Louny (jen v těchto směrech, bez obrátových párů). U válečného uspořádání provozu na trati se ještě zastavíme. Po odstoupení pohraničí Německu na podzim 1938 se krátká část tratě, konkrétně stanice Hořesedly (Horsedl), Svojetín (Swojetin) a Kounov (Kaunowa), ocitla na území Velkoněmecké říše. Tím vznikla krátká peáž, formálně vyňatá z působnosti ČSD, později ČMD, a podřízená DR, konkrétně jejich ředitelství Drážďany (RBD Dresden). Podobně spadala pod stejné ředitelství i koncová stanice Kolečovice na místní dráze z Krupé, která jinak ležela na území protektorátu a až do předposlední zastávky Přílepy spadala pod BMB/ČMD. Na každodenní provoz ale tento epizodní a poněkud bizarní mezistátní charakter této středočeské tratě neměl významný

vliv a uvedené osobní vlaky zastavovaly ve všech českých i německých stanicích a zastávkách a pouze v pohraničních stanicích Chrástany-Kněževy a Mutějovice byl u všech vlaků stanoven pobyt na pasovou kontrolu 5 minut.

Po skončení války význam tratě poněkud vzrostl, což bylo v roce 1956 v jistém smyslu „korunováno“ zavedením přímého rychlíku Most – Beroun – Příbram – České Budějovice, známého pod

lokomotivami řady 753. Úpadek nastal po roce 2000, kdy byly postupně zrušeny průběžné nákladní vlaky. Na trati tak zůstala jen regionální osobní doprava v podobě motorových vozů řady 814 a občasná obsluha nákladíšť v Mutějovicích (nakládka dřeva) a především v Hořesedlech, kde je nakládán kovový odpad a vykládána hnojiva. Připomenutím (ne-)dávného významu tratě pro nákladní dopravu byl podzim roku 2012



Průjezd vyrovnávkového vlaku od popílku z Dívčic do Počerad 3. prosince 2012 po trati Rakovník – Hořesedly

Foto: Martin Boháč

jménem „Bezdrév“. Ten v dobách své největší slávy v 80. letech býval veden lokomotivou řady T 478.4 (754) a kromě vozů 1. a 2. třídy pravidelně vozil i jídelní vůz. Jeho konec přišel v roce 2008, ale to již byly jeho nejslavnější roky nenávratně pryč. Také v nákladní dopravě hrávala trať mnohem významnější roli, neboť až do prvních let 21. století tudy bývalo mimo jiné vedeno několik dvojic průběžných nákladních vlaků Beroun – Louny a Beroun – Most, vedených zpravidla lounskými

a jaro 2013, kdy po trati projelo několik ucelených vlaků s kontejnery Inno-freight loženými popílčkem k ukládce z elektrárny Počerad do stanice Dívčice a dále na vlečku v Mydlovarech.

Březnový sesuv tak znamenal ukončení veškeré osobní dopravy v úseku Rakovník – Domoušice a zachování pouze obsluhy Hořesedel, kam je i nadále manipulačními vlaky z Rakovníka naváženo hnojivo z Lovosic a odváženo kovový odpad.

Text: Martin Boháč



Obsluha nákladíště Hořesedly 29. března 2011

Foto: Antonín Němeček

Rozvoj osobnosti – Problém (5)

Problém nelze vyřešit na úrovni, na které vznikl.

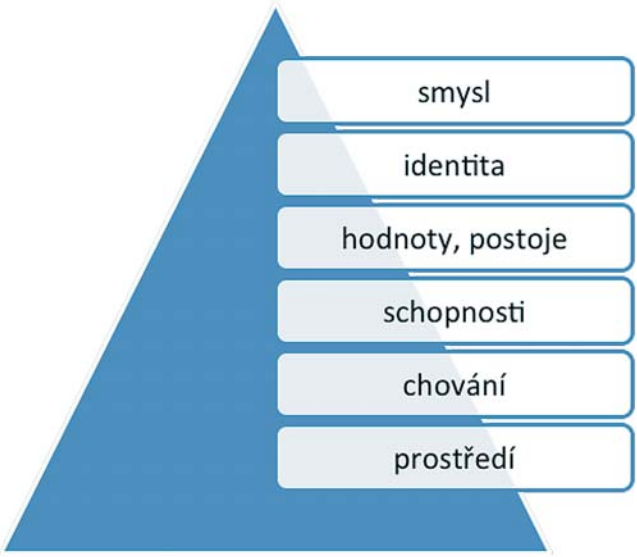
To je fakt, který si uvědomoval už Albert Einstein, ale na který často zapomínáme. Abychom tomuto tvrzení porozuměli, podívejme se nejprve na princip fungování lidské mysli. K tomu nám pomůže holistický model Roberta Diltse, model neurologických úrovní. Úrovně připomínají pyramidu, na jejímž základě je prostředí, o stupeň výš chování, dále schopnosti, hodnoty a postoje, výše je identita a nakonec, na nejvyšším stupni, smysl.

Vyšší úrovně ovlivňují úrovně pod sebou vždy. Opačně to tak být nemusí. (Tedy například oblast hodnot ovlivňuje naše chování, ale chování už nemusí souviset například s identitou.)

Věnujme se teď jednotlivým úrovním.

Pro oblast prostředí je typickou otázkou: Kde? A týká se nejen fyzického prostředí (v České republice, v kanceláři, doma), ale i ekonomického kontextu, prostředí tržní konkurence apod. Na oblast chování se nejjednodušeji zeptáme otázkou: Co? Co přesně děláte v daném prostředí? Získáme tak seznam aktivit, dílčích činností. Schopnosti probádáme pomocí otázky: Jak? Jak to zvládáte? Jak to vlastně děláte? Pomocí jakých schopností? Dovídáme se, jaké schopnosti jedinec má a využívá. Chování bývá často zautomatizované, je tedy dobré si uvědomit, díky jakým schopnostem jedinec danou činnost vykonává. Rekapitulace schopností může být sama o sobě dosti motivující.

Hodnoty a postoje mají typickou otázku: Proč? Proč je to pro vás důležité? Čemu věříte? Identitu odhalíme pomocí otázky: Kdo? Kdo jste, když věříte v to, že... Odpověď může znít například: Jsem manažer, jsem ten, kdo vede. Smysl se týká oblastí, které nás přesahují. Může se jednat o spirituální rovinu, ale může se jednat čistě jen o přesah nás samotných. Vhodné



otázky k této úrovni jsou například: Kdo další bude mít z toho užitek? Komu dalšímu prospějí, když...? Tento model a otázky můžete aplikovat jak při práci se svým podřízeným, tak se sebou samým. Když si projdete tuto pyramidu a zodpovíte si na jednotlivé otázky, můžete přijít na oblast, která je pro vás problematická. Někdo má život, alespoň v určitých oblastech, natolik v pořádku, že o něm říkáme,

že má všechno vyladěné, že mu to hraje, že mu to všechno do sebe zapadá – a nemluvíme vlastně o ničem jiném, než že má tyto úrovně pyramidy v souladu. Několik příkladů uvědomění: David píše pomalu na počítači, nestíhá tím pádem, co stihnout potřebuje. Písemka hledá očima a vytukává jedním prstem. Nepomůže mu, když mu někdo radí ze stejné úrovně (oblast

chování), tedy piš rychleji, zpracovávaj ty objednávky rychleji, pracuj se svým časem efektivněji. Hledejte řešení o úroveň výše, v tomto případě na úrovni schopností – a zjistíte, že Davidovi pomůže osvojit si novou schopnost psát deseti prsty. Můžete ho poslat na kurz psaní všemi deseti. Petr se po mnoha letech stal manažerem (oblast identity) v nadnárodní firmě, což byl jeho sen. Není však vů-

bec spokojený. Projde si pyramidu a zjistí, že na úrovni smyslu chce pomáhat ostatním lidem. Necítil by se tedy lépe například v neziskové organizaci? Klidně jako manažer. Dana studuje (chování) ekonomickou fakultu, čeká ji slibná kariéra, alespoň proto jsou na ni její rodiče pyšní. Je tam velmi nešťastná a neví, co se přesně děje. Schopnosti ke studiu má, studium jí nedělá problém. Avšak v oblasti hodnot a postojů je pro ni důležitý vztah k planetě, váží si jí a věří, že je důležité přispívat k její ochraně. Studium životního prostředí se tedy nabízí jako možné řešení její situace.

Někdy je těžké úplně změnit směr a přestat, nebo začít dělat něco zcela jinak. Dana z našeho příkladu může odejít z ekonomické fakulty, ale možná už nechce měnit obor studia, protože za rok by ji čekaly státnice, možná se také obává reakcí rodiny. Proto může uvažovat i o jiném řešení situace – může se zapojit do aktivit různých ekologických organizací, může začít propagovat třídění odpadu atd. Ale je důležité, že si uvědomila, co přesně ji trápí, co jí chybí – a hledá řešení, jak tuto oblast v životě naplní.

Zajímavé je si také uvědomit, že vyšší patra pyramidy jdou více do hloubky nás samotných (čemu věřím, kdo jsem, komu prospívám). V této souvislosti se zastavme u otázky proč, jejíž nadužívání nám může často poškodit vztahy s lidmi, i s těmi nejbližšími. Proč jsi přišel pozdě? Ptáme se. Můžeš mi říci, proč jsi to udělal? Podívejme se zpátky na model neurologických úrovní. Otázka proč se pojí s oblastí hodnot a postojů. A my to vnitřně víme. Proto nás tato otázka tak bolí, štvě, rozhodí. Pokud nás tedy skutečně zajímá příčina, ptejme se na danou oblast a nemířme na oblast hodnot. Můžeme se tedy zeptat jinak: Co se vlastně stalo, že jsi přišel pozdě? Vidím, že jsi nedodržel domluvený termín, co se stalo? Když dodržíš termíny, díky čemu se ti to daří? Jak si v takovém případě umíš naplánovat čas? Pyramida vám tedy pomůže v mnoha oblastech osobního i pracovního života. Přeji vám příjemné ladění.

**Jana Nováková,
koučka a NLP master**

Ze zahraničí

EVROPA

Koridor ScanMed

10. listopadu 2015 bude zprovozněn 3. mezinárodní nákladní železniční koridor (Rail Freight Corridor 3), v trase Stockholm – Malmö – Kodaň – Hamburk – Innsbruck – Verona – Palermo, pojmenovaný „Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor“, zkráceně ScanMed RFC. Jde o jeden z devíti panevropských koridorů, jehož kapacita je přidělována jediným pracovištěm One Stop Shop (OSS).

SLOVENSKO

Slovenská Tatravagónka Poprad vstupuje na indický trh

Tatravagónka Poprad oznámila podepsání dohody o převzetí 26% podílu v indické vagónce Jupiter Wagons a ve slévárnách Jupiter Alloys & Steel India, které zatím zcela ovládala indická skupina Jupiter Group. V první fázi se Tatravagónka stane majitelem 13 % podílu, který bude postupně navyšován až na zmiňovaných 26 % v dubnu 2016. Výhledově je předpokládáno ovládnutí až polovičního podílu v obou zmíněných firmách. Získané prostředky budou investovány do rozšíření závodu a výstavby slévárny v Bandel v Západním Bengálsku. Dále by mělo dojít k vybudování nového závodu na výrobu brzdových systémů pro indický i zahraniční trh a je plánováno i vytvoření společného podniku na pronájem železničních vozů.

NIZOZEMSKO

Nizozemský výrobce autobusů, užitkových vozidel a kontejnerů Van Hool představil 45' nádržkový kontejner pro BASF

Kontejner byl vyvinut ve spolupráci s chemickou firmou BASF a měl by v sobě spojit výhody konvenčních nádržkových kontejnerů a železničních vozů. Kontejner má ložný objem 63 m³ a maximální celkovou hmotnost 75 tun. Ta dovoluje železniční, vodní a v prázdném stavu i silniční přepravu. Kontejner je samozřejmě vybaven moderními izolačními materiály a systémy ohřevu.

Martin Boháč

Předání výher soutěže NN Životní pojišťovny

V rámci smluvního vztahu připravila NN Životní pojišťovna pro zaměstnance společnosti České dráhy, a.s., (ČD), Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, (SŽDC) a ČD Cargo, a.s., (ČDC) spotřebitelskou soutěž, která probíhala od 15. května 2015 do úterý 30. června.

Soutěže se zúčastnili zaměstnanci naší společnosti, kteří mají uzavřené platné doplňkové připojištění, sjednané ke Kapitálovému životnímu pojištění či Kapitálovému důchodovému životnímu pojištění s příspěvkem zaměstnavatele u NN Životní pojišťovny, nebo kteří si takové připojištění v termínu konání soutěže sjednali.

Každý řádně zaregistrovaný soutěžící obdržel nebo obdrží za registraci v soutěži hrníček s logem společnosti NN (hrníčky byly předány na příslušná personální pracoviště).

Slosování soutěže proběhlo 22. července 2015 za účasti zástupců všech společností (ČD, ČDC, SŽDC) v sídle NN Životní pojišťovny, v Praze 5 na Smíchově.

Tři vylosovaní zaměstnanci naší společnosti získali 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).

Výhry byly předány 5. srpna 2015 v zasedací místnosti v 18. patře budovy Lighthouse, v sídle společnosti ČD Cargo v Praze 7 Holešovicích. Předání se mimo vylosovaných soutěžících zúčastnili zástupci NN Životní pojišťovny pan Petr Skála, manažer korporátní klientely, a Jiří Pour, manažer pro zaměstnanecké benefity. Naši společnost zastupoval Ing. Zdeněk Škvařil, člen představenstva pověřený řízením úseku provozu, Ing. Mojmír Bakalář,

ředitel odboru lidských zdrojů, a Bc. Věra Drncová, vedoucí personálního oddělení.

Za naši společnost byli vylosovaní tyto zaměstnanci:

1. cena pan Pavel Žanda, u ČD/ČDC pracuje od roku 1991, nyní v zaměstnání vozoví disponent, s organizačním zařazením PJ Ústí nad Labem, pracoviště PP Most;
2. cena paní Jana Dorníčáková, u ČD/ČDC pracuje od roku 1990, nyní v zaměstnání vozový disponent, s organizačním zařazením PJ Česká Třebová, pracoviště MP Zábřeh na Moravě;
3. cena paní Jaromíra Motlová, u ČD/ČDC pracuje od roku 1981, nyní v zaměstnání agent pohraniční přechodové stanice, s organizačním zařazením PJ Česká Třebová, pracoviště PP Česká Třebová.

Po oficiální části v sídle naší společnosti všichni zúčastnění společně poobědvali v blízké restauraci, kde se v přátelské atmosféře probírala nejen výhra a její budoucí využití, ale i některé pracovní otázky. Z diskuse s výherci vyplynulo, že tato výhra byla v jejich životě první větší výhrou a že ji zcela určitě rádi využijí. Většina úvah směřuje do oblasti wellness a lázeňských pobytů. Na otázku, zda by se obdobné soutěže znovu zúčastnili, vyjádřili společně jednoznačný souhlas.

Věřím, že mohu za celou naši společnost vylosovaným kolegům popřát příjemné a pohodové využití zasloužené výhry!

**Text: Bc. Věra Drncová
Foto: Michala Bílková**



Zleva: paní Jana Dorníčáková, paní Jaromíra Motlová, Bc. Věra Drncová, pan Jiří Pour, pan Petr Skála, Ing. Zdeněk Škvařil, pan Pavel Žanda a Ing. Mojmír Bakalář

Personální oddělení odpovídá

Je pravdou, že se musí do konce roku vyměnit tzv. režijky?

Ano, je to pravda. Společnost ČD Cargo, a.s., obdržela z gestorského útvaru oblasti zaměstnaneckých jízdních výhod – odboru personálního GR ČD, a.s., informaci, že s účinností od 1. června 2015 byl zahájen výdej In Karet ČD s MAP strukturou (multiaplikační karta) a novým designem. V první fázi začaly být vydávány nové In Karty při tzv. prvním přidělu či při žádosti o výdej nové In Karty z důvodu ztráty, odcizení nebo poškození.

Počínaje 15. červencem 2015 byla zahájena postupná výměna všech In Karet, kterým již skončila platnost (tj. platnost, která je zaznamenána na lící straně karty vpravo dole u položky „Platnost:“) nebo u kterých dojde k ukončení platnosti v období do 1. června 2016.

Pro výměnu je stanoven přesný časový harmonogram. Pro společnost

ČD Cargo je to období od 1. do 31. října 2015. Vzhledem k tomu, že ne všechny záležitosti spojené s výdejem In Karty jsou na ČD, a.s., dořešeny, například skutečnost, že se In karty používají i pro zajištění tiskových služeb, vstupů do budov a v případě zaměstnanců zařazených do zaměstnání strojvedoucích pro čerpání nafty, nebylo ještě ve společnosti ČD Cargo, a.s., vydáno žádné opatření k této akci.

Dořešení všech problémů předpokládáme nejpозději na začátku měsíce září. Poté budou ihned zveřejněny veškeré informace, které jsou pro zajištění výměny karet nejen pro naše zaměstnance, ale i jejich rodinné příslušníky s nárokem na zaměstnanecké jízdní výhody nezbytné.

Samozřejmostí bude zveřejnění informací včetně vzoru nové In karty v dalším čísle Cargováku.

Děkuji všem za pochopení.

Bc. Věra Drncová

Poloostrov Hel – Półwysep Helski

Dokončení z min. čísla

Na stropech železobetonových mučnických objektů byly umístěny i moderní výkonné kanóny ráže 152,4 mm dodané švédskou zbrojovkou Bofors, které byly součástí 31. baterie „H. Laskowskiego“. Na poloostrově bylo vybudováno i několik objektů těžkého opevnění. Své opodstatnění ukázala baterie v září 1939, kdy během dělostřeleckého souboje zasáhla i německou loď Schleswig-Holstein. Tu Němci použili k útoku na Westerplatte. Její posádku 907 mužů tehdy posílilo 225 příslušníků námořní pěchoty a 60 příslušníků protiletadlových dělostřelců. Právě z děl této lodi padly první salvy 2. světové války. Němcům se Helskou kosu nepodařilo pozemní cestou dobýt a obránci Helu kapitulovali po 32 dnech bojů, po vyčerpání všech zásob.

Také Němci umístili na Helu několik těžkých protiletadlových baterií, především pro kanóny ráže 406 mm (baterie Schleswig-Holstein) a v opevnování pokračovala i poválečná polská armáda. Jen kanóny Bofors nahradily kanóny sovětské provenience. S historií opevnování a zářijových bojů je možné se seznámit ve skanzenu „Muzeum Obrony Wybrzeża“, přístupná je i věž pro řízení dělostřelecké palby. Na poloostrově se však nachází ještě celá řada dalších přístupných objektů, např. opuštěná základna pro baterie raket S-75M „Volchov“ nebo pozůstatky různých pozorovacích stanovišť.

Vojenská oblast na konci Helské kosy byla doslova protkána kolejemi normálního, ale i úzkého rozchodu. Dráha o rozchodu 600 mm propojovala téměř všechny objekty opevnění a sloužila k přepravě veškerého materiálu – munice a dalšího vojenského materiálu.

Přibližně 30 km tratí bylo postaveno před 2. světovou válkou, zbylých asi 6 km dobudovala německá armáda. Vojáci měli před válkou k dispozici 160 nákladních vozů různé stavby a 7 lokomotiv. Po úzkorozchodce byly vedeny i osobní vlaky – doloženo je vedení dvou párů osobních vlaků z Helu do Juraty, kterými jezdili důstojníci z místa svého bydliště do zaměstnání. Dráhou byla pravděpodobně obsluhována i rezidence polského prezidenta. V současné době je možné se

chodnými vlaky, která se nazývá Frankowo. Jízda úzkorozchodným vláčkem není v ceně vstupného do muzea.

Tuleni, maják i příjemné pláže

Zanechme však už vojenské a železniční historie. Hel svým návštěvníkům nabízí i další památky a zajímavosti. Nemůžeme nezmínit tzv. fokarium, neboli stanici pro tuleně. Pokud vám nevadí davy lidí, můžete v určených časech shlédnout krmení tuleňů, já osobně doporučuji klidnou prohlídku



Na poloostrov Hel míří denně z „pevniny“ několik rychlíků dopravce PKP Intercity.

svězt po části vojenské drážky, která je součástí pevnostního muzea. Její trasa je rozdělena na dvě části. První, asi 500 m dlouhý úsek vede od dělostřeleckého stanoviště B2 Bruno (muzeum) ke stanovišti č. 3 Cezar. Cestující projdou tunelem skrz tento objekt a druhá souprava je po cca kilometrovém úseku doveze k bývalému mučnickému skladišti baterie Schleswig-Holstein, kde je cosi, co je nazýváno železničním muzeem, ale ve skutečnosti to muzeum nepřipomíná. Rozhodně zajímavější je prohlídka rampy překladiště mezi normálního a úzkoroz-

právě mimo tyto časy. Zajímavou historií má i maják na konci Helské kosy. Na jeho místě nejprve stála dřevěná věž, která byla v roce 1827 nahrazena zděnou budovou. Ta byla vyhozena do vzduchu obránci Helského poloostrova 19. září 1939, aby bylo ztíženo zaměřování německým dělostřelectvem. Nový osmiboký cihlový maják vysoký 41,5 m byl dokončen v roce 1942 a jeho světlo je za dobré viditelnosti vidět ze vzdálenosti 17 námořních mil (přes 30 km). Za vidění stojí i některé staré hrázdné rybářské domky zejména v ulici Wiejska nebo muzeum rybářství. S rybami je samozřejmě spojena i zdejší gastronomie. Hel nabízí, tedy převážně těm otužilejším, i příjemné koupání a podle průvodců je také ideální lokalitou pro tzv. kajtování, nebo chcete-li kiteboarding. Oblast Helu nabízí také 32 vraků, ke kterým je dovoleno se potápět. Jedná se většinou o lodě potopené za 2. světové války v různých hloubkách od 20 do 70 metrů. Celý poloostrov lze také pohodlně projet na kole po cyklostezce z roku 2005.

Dostat se na Hel je jednoduché. Vede sem jediná silnice, v létě dosti ucpaná, a samozřejmě je možné do Helu dojet i vlakem. Moderní motorové jednotky dopravce PKP-Przewozy regionalne vyjíždějí z hlavního nádraží v Gdyni v sezóně přibližně každé dvě hodiny a jsou doplněny dálkovými rychlíky dopravce PKP-Intercity, které se do Helu vydávají denně např. z Varšavy, Katovic nebo Krakova. Za motorovou jednotkou bývá často zařazen osobní vůz klasické stavby pro přepravu cestujících s koly. Pokud budete mít štěstí, můžete se v čele rychlíku na Hel setkat s některou z lokomotiv řady 754 Českých drah, které má PKP Intercity zapůjčené. Trať v poslední době prošla modernizací a jízda z Gdyně trvá asi hodinu a půl. Třikrát denně je k cestě na Hel možné využít tzv. mořské taxi ze Sopot.

Text a foto: Michal Roh

Úspěšný tenista z PJ Česká Třebová

Na stránkách Cargováku se rádi chlubíme mimopracovními úspěchy našich zaměstnanců a pracovníků působících v železniční branži. Další úspěch, o který se s vámi chceme podělit, je ryze sportovního charakteru. Pan Jiří Hipský, jeden z našich strojvedoucích, se již několik let věnuje tenisu na profesionální úrovni a může se pochlubit celou řadou ocenění a trofejí.



► Kolik let se tenisu věnujete a za jaký klub hrajete?

Svoji první tenisovou raketu jsem vzal do ruky už na základní škole před 22 lety. S kamarády ze školy jsme se tomtu koníčku začali aktivně věnovat a od té doby jsem si tenis zamiloval a provází mě celým životem. Na celostátní turnaje jsem nejvíce jezdil na základní a poté i na začátku střední školy. Občas jsem na turnaji potkal i takové hráče, jakým je Tomáš Berdych, a i díky tomu si člověk uvědomí, že pokud si jde za svým cílem, tak i obyčejný kluk se dokáže dostat do světové elity. To ovšem není můj případ. Vždy jsem hrál tenis především pro zábavu a tak je tomu dodnes. Bydlím v České Třebové, ale reprezentuji klub TK Ústí nad Orlicí, který se účastní již několik let divizní soutěže družstev.

► Jakými úspěchy se za svou tenisovou kariéru můžete pochlubit?

Za svou tenisovou kariéru jsem se účastnil převážně celostátních turnajů. Některé dopadly vítězně, některé zase ne – tak už to ve světě sportu bývá. Ale jak jsem už říkal, tenis hraju celý život hlavně pro zábavu a výhry mě nikdy nemotivovaly natolik, abych se chtěl tenisem živit, a naopak prohry mě zase nikdy nedonutily na tento krásný sport zanevřít. Důležité jsou pro mne i zážitky. Tento rok jsem hrál proti Robinu Vičkovi, který byl dříve na 57. místě světového žebříčku ATP. Je to radost porovnat si hru s tak výborným hráčem, nehledě na to, že i při svých neuvěřitelných kvalitách je to skromný a pohodový kluk. Úspěchy, ze kterých mám velkou radost, jsou dvě výhry na mistrovství republiky, tedy za dobu, kdy pracuji „na dráze“ jako strojvedoucí.

Také jsme byli minulý rok s reprezentací železničářů na turnaji USIC v No-

rimberku, kde jsme s přehledem porazili jak Belgi, tak i domácí Německo výsledkem 9:0. A tento rok jsme v Norimberku skončili jako reprezentace na mistrovství světa na pěkném 5. místě. Ambice byly sice ještě o něco vyšší, ale ve čtvrtfinále jsme narazili na velmi silnou Francii, se kterou jsme bohužel prohráli.

► Setkáváte se na tenisových kurtech i se svými kolegy strojvedoucími?

Účast v železničářských turnajích je pro mě novým nábojem a motivací i nadále trénovat. Těchto turnajů se účastní jak hráči, kteří hrají tenis závodně, tak i hráči provozující tenis rekreačně. Jen je škoda, že jako strojvedoucí jsem tam jediný hráč. Ale každému, kdo by měl sebemenší chuť si takový turnaj zkusit, vřele doporučuji, ať neváhá ani vteřinu! Jsou tam vždy skvělí lidé, panuje přátelská atmosféra a každý si tam najde soupeře na své úrovni. A po zápase samozřejmě nechybí ani dobré pivečko na zahnání žízně. Mimo jiné i pan Martin Berdych, tatínek Tomáše Berdycha, který byl strojvedoucí, se sám účastnil těchto dražních turnajů. Jsem moc rád, že se tato klání pořádají, a chtěl bych poděkovat jak nadřazeným, kteří mi vycházejí vstříc, abych se mohl těchto turnajů účastnit, tak i realizačnímu týmu, který mezi zaměstnanci hledá stále nové hráče, a tím zvyšuje kvalitu českého týmu na mezinárodních soutěžích. I nadále se budu snažit co nejlépe reprezentovat společnost ČD Cargo jak na poli sportovním, tak i pracovním.

Foto: archiv Jiřího Hipského
Text: Michala Bílková

Foto měsíce



Srpnové foto měsíce nás vrací zpět do Podkrkonoší a k odklonům nákladních vlaků při výlucce tratě mezi Trutnovem a Jaroměří, ale zároveň nám připomíná, že stanice Martinice v Krkonoších je vybavena unikátním elektromechanickým zabezpečovacím zařízením s mechanickými návěstidly. Obec Martinice se již od roku 2010 snaží o zapsání stanice na seznam kulturních památek. Bohužel zatím marně a v souvislosti s modernizací tratě hrozí, že SŽDC toto zařízení demontuje.

Foto: Michal Roh ml.

Klub přátel železnic Českého ráje si vás dovozuje pozvat na oslavu

150 let Turnovsko – Kralupské dráhy

konané ve dnech
5. a 6. září 2015

Na trať Turnov – Kralupy nad Vltavou a Praha – Neratovice vyjedou v tyto dny historické vlaky tažené parními lokomotivami
310.0134, 354.195, 464.102, 434.2186 a 213.902.

Motorové vlaky budou vedeny motorovými vozy M131.1081, M240.056 a lokomotivou T435.0111.

*Ve stanicích Turnov, Přiborovice, Loučky, Mníchovo Hradiště
Bažov nad Jizerou město, Kropáčova Vrutice, Neratovice
a Kralupy nad Vltavou bude připraven doprovodný kulturní program.*

*Bohatý program bude připraven i v turnovském depu.
V 8:00, 8:20 a dále každých 30 minut vás do depa
zdarma odveze motoráček.*

Stručný jízdní řád:

	*					**	
Turnov	8:50	11:42	13:05	14:50	18:02	* - 5.9. jede Praha – Neratovice – Kralupy n.V.	
Ml. Boleslav	8:50	11:25	12:50	14:50	19:02	- 6.9. jede Mladá Boleslav – Kralupy n.V.	
Neratovice	10:55	14:36	15:23	17:20		** - 5.9. jede Turnov – Bystřice	
Kralupy n.V.	11:27	15:15	15:57	17:54		- 6.9. Turnov – Mladá Boleslav	

	*					**	
Kralupy n.V.	9:07	12:26	14:40	16:25	16:35	* - jede Kralupy n.V. – Česká Lípa, jede jen 6.9.	
Neratovice	10:41	13:30	15:30	17:30	17:16	** - jede jen 6.9.	
Ml. Boleslav	8:43	12:50	16:12	17:24	19:07		
Turnov	10:42	14:04	17:49				

Další zvláštní vlaky vyjedou i v úseku Praha – Neratovice a Česká Lípa – Bažov nad Jizerou.

Kompletní jízdní řád a podrobnosti k akci najdete na www.3100134.cz nebo na www.facebook.com/babicka3100134

Logo partnerských organizací: ČD České dráhy, SŽDC, VUZ, Liberecký kraj, Středočeský kraj, KOLEJ KLUB, Cargo, NPZ, MBŽS, OČNÍ OPTIKA, deník, multimedia team.