

Jak jsme si vedli v 1. pololetí

Za první pololetí 2015 společnost ČD Cargo, a.s. realizovala výsledek hospodaření před zdaněním dle českých účetních předpisů ve výši -2 mil. Kč, což znamená, že prozatím není naplňován plánovaný výsledek hospodaření, který počítá za rok 2015 se ziskem 40 mil. Kč. Z pohledu mezinárodních účetních standardů (IFRS) byl výsledek hospodaření před zdaněním za první pololetí ve výši + 174 mil. Kč. Odlišnost těchto dvou standardů je dána především rozdílným pohledem na majetek společnosti, primárně na majetek pořízený na finanční leasing. Dle IFRS účtujeme o takovém majetku jako o majetku vlastním, i když podle českých účetních pravidel se naším majetkem stane teprve v budoucnu po uplynutí leasingové smlouvy. Negativněji vyznívá také srovnání výsledků s prvním pololetím loňského roku, což je dáno na straně příjmů především nižšími tržbami z vlastní přepravy a na výdajové straně vyššími náklady, kterými vedení společnosti reaguje na podurčovanost vozového parku a stagnaci tarifních mezd v minulých letech. Za první pololetí 2015 jsme přepravili 32,9 mil. tun, tedy v meziročním srovnání o 1,3 mil. tun méně a proti plánu méně o 1,7 mil. tun. Pokles objemů zaznamenal především segment jednotlivých vozových zásilek, který je prozatím stále ztrátovou oblastí našeho hlavního podnikání, i když se díky restrukturalizaci, vyšší slevě za dopravní cestu a dalším opatřením výsledek segmentu jednotlivých vozových zásilek v posledních letech významně zlepšil. Aktuálně nízké ceny motorové nafty však ještě více snižují konkurenceschopnost železniční nákladní dopravy proti silniční, kde naopak v prvním pololetí výkony vzrostly. V segmentu ucelených vlaků jsme obstáli. Ztracené objemy se podařilo kompenzovat a nahradit přepravami novými. V důsledku velmi silného konkurenčního prostředí v tomto segmentu však klesá profitabilita realizovaných přeprav. Je tedy nezbytné implementovat další optimalizační opatření a to jak na straně nákladů tak i našich tržeb. To vše s jasným cílem stabilizovat hospodaření hlavní činnosti a posílit konkurenceschopnost ČD Cargo na dopravním trhu. Na nejvyšší úrovni probíhají také jednání s Ministerstvem dopravy a dalšími institucemi o narovnání podmínek mezi jednotlivými druhy nákladní dopravy, především pak mezi silniční a železniční nákladní dopravou. To by mohlo v budoucnu přinést nové přepravy na železnici a naše společnost musí být připravena o tyto přepravy bojovat.

Tomaš Tóth



Snímek Ivana Nedeliaka nám přibližuje provoz lokomotiv řady 363.5 na Slovensku, konkrétně v oblasti Žiliny. Význam těchto lokomotiv pro provoz na Slovensku ještě vzroste po realizaci unifikace trakčních proudových soustav na síti ŽSR, při které by mělo dojít k přepnutí na střídavou soustavu 25 kV/50 Hz. Již v srpnu tohoto roku došlo k odpojení železničního uzlu Púchov od stejnosměrné trakční soustavy.

Obchod i provoz mají společný zájem – poskytování kvalitních služeb

Blíží se začátek nového obchodního roku. Ideální doba pro rozhovor s ředitelem odboru obchodu ČD Cargo, a.s., panem Petrem Veleckým.

► Působíte na pozici ředitele odboru obchodu. Co považujete za největší obchodní úspěch za svoji kariéru v ČD Cargo?

Asi nelze označit jeden konkrétní úspěšný obchodní případ za největší, museli bychom si nejprve určit kritérium, podle kterého úspěšnost hodnotit – zda je to objem v tunách, tržby z dovozného či komplexnost zajištění a přidaná hodnota ČD Cargo u daného obchodního případu. Ale jako příklad mohu uvést přepravu materiálů na výluky ve vozech Ua nebo zajištění přeprav železa z Ostravska přes Lovosice, a to včetně kamionové přepravy do Německa v naší režii.

Za obchodní úspěch považuji všechna výběrová a poptávková řízení, která jsme v průběhu roku absolvovali a kde jsme obhájili naši pozici. Bohužel v prostředí neustále se zostřujícího konkurenčního tlaku, kdy jsme poměřováni téměř výhradně prostřednictvím jediného parametru, kterým je cena. V prostředí, kde rozsah, kvalita a garance dlouhodobého zajištění služeb jsou odsunuty do pozadí, beru skutečně každou obhájenou i nově získanou přepravu jako veliký úspěch.

► Jak byste hodnotil kolektiv obchodních manažerů, který řídíte?

Velmi kladně po odborné i lidské stránce. Většinu kolegů jsem znal již ze svého předchozího působení ve spediciční sféře, takže jsem základní před-

a náročnost činností, které jsou na ČD Cargo spojeny s prací obchodního manažera. Svoji úlohu vůči kolegům spatřuji tedy mimo jiné v osvobození práce obchodníka od činností, které na obchod nepatří, aby jejich hlavní

tečně spolu tyto složky komunikují tak špatně?

Pro odpověď na tuto otázku bychom potřebovali v Cargováku více stran. Pokusím se problém velmi zjednodušeně popsat. Problém mezi provozní a obchodní složkou není o neochotě komunikovat, na obou stranách jsou rozumní lidé a mají společný zájem. Tím je poskytování kvalitní služby.

S liberalizací trhu a nástupem konkurence není jen vyšší tlak na cenovou úroveň, ale také na zmíněnou kvalitu. Zároveň je třeba říci, že se vstupem dalších dopravců na trh vznikly komplikace, v některých případech bych neváhal použít slovo chaos. Jakékoliv nezajištění kapacity, zpoždění, nepředání požadované informace o výskytu zásilků, přepravní překážky apod. – to vše může způsobit vícenásobné či jiné komplikace zákazníkovi či obchodnímu partnerovi a může vést (a často tomu tak je) ke ztrátě zakázky. Přitom problém častěji nevzniká na naší straně, příčinou bývá například pozdní příjezd předávajícího dopravce na hranici. My však nepřeneseš tuto informaci dále a koncový zákazník tak vidí jen nekvalitu a přisuzuje ji nám. Tuto nekvalitu pak musí vysvětlovat obchodník, který se cítí být poškozen „špatnou“ prací provozu.



Petr Velecký, ředitel odboru obchodu

Foto: Michala Bílková

stavu o fungování týmu měl. Musím přiznat, že z pozice zákazníka jsem nebyl vždy spokojen s rychlostí zaslání nabídek a tento nedostatek kladl za vinu právě obchodním manažerům. Názor jsem si velmi rychle opravil po svém nástupu na pozici vedoucího oddělení logistiky v dubnu loňského roku, kdy jsem na vlastní kůži poznal rozsah

aktivitou mohl být kontakt se zákazníky. Většina kolegů je však naštěstí zapálená pro práci a mohu se naprosto spolehnout na jejich aktivní přístup k zákazníkům, odborné znalosti a loajalitu k firmě.

► Často se hovoří o nekomunikaci mezi obchodem a provozem. Sku-

Pokračování na str. 2

Obchod i provoz mají společný zájem – poskytování kvalitních služeb

Pokračování ze str. 1

Provoz oprávněně argumentuje tím, že k řádnému zajištění kapacit, ke správné avizaci a řádnému zaslání informací apod. potřebuje od obchodního úseku přesné zadání obchodního případu, samozřejmě včetně informací o případných změnách. Vytýká-li tedy obchodník provozu, že například neinformoval zákazníka o nějaké mimořádné události, musíme mít jasně definováno, co už je mimořádnou událostí (např. kolik minut už považujeme za zpoždění, které by mělo být avizováno), komu v takovém případě informaci podat apod.

V uplynulých měsících se tak spolu obě strany intenzivně snaží definovat způsob a směr toku informací, jejich rozsah a vazbu na informační systémy. Konají se pravidelná setkání mezi provozem a obchodem a musím konstatovat, že jsme se posunuli výrazně vpřed. Snad to tak vnímá i druhá strana.

Další zlepšení vidím v oživení myšlenky na zřízení zákaznického centra, kam by byla soustředěna komunikace se zákazníky.

► Na jaké úrovni spolupracujete s dceřinými společnostmi v zahraničí?

Souběžně s rozšiřováním obchodních aktivit do zahraničí jsme personálně posílili jednotlivá zastoupení. Vesměs se jedná o kolegy s dlouhou profesní praxí a bohatými obchodními kontakty. Od jejich působení si slibujeme zejména výrazné posílení akviziční činnosti, spolupráci při nasazení hardwaru ČD Cargo na delších ramenech, ale i spolupráci při zajišťování konkurenceschopných nabídek pro komplexní služby našim klientům. Konkrétně se věnujeme znovuzískání přeprav v tranzitu, kde jsme byli nejvíce zranitelní – přímým kontaktem na zahraničního klienta a dobře zacílenou nabídkou jsme ve spolupráci

s kolegy již dosáhli dílčích úspěchů. Není to však snadné. Zákazníci nás z nějakého důvodu opustili a my je musíme znovu přesvědčit o smysluplnosti opětovné změny. A jak jsem již zmínil, pracujeme na využití našich lokomotiv na co nejdelších ramenech – účelem je úspora nákladů za práce spojené s přepřahy, zrychlení přepravy, a tím i snížení nákladů na vozy.

► Co považujete za nejdůležitější pro zahájení nového obchodního roku 2016?

Naši připravenost splnit vše, co bylo uvedeno výše. Obchodní rok 2016 bude odrazem naší práce v tomto roce,

kdy jsme se snažili nejen o nastavení vnitřních záležitostí chodu společnosti, ale také o vyslání správného signálu směrem k našim zákazníkům. Doufám, že se nám v průběhu tohoto roku podařilo či ještě podaří přesvědčit klienty o tom, že nemají důvod hledat jiná řešení pro zajištění svých zakázek, že jsme stabilní společnost schopná dlouhodobě pokrýt komplexní portfolio služeb a že jsme připraveni naslouchat konkrétním požadavkům obchodního i provozního charakteru. A samozřejmě, že dokážeme být konkurenceschopní nejen ve výši, ale i v rychlosti nabídky.

Připravil: Michal Roh

Vykládka pražců ve stanici Praha-Veleslavín

Nádraží Praha-Veleslavín je z hlediska nákladní dopravy již dlouhou řadu let nevyužívané. Po dobu od vzniku ČD Cargo zde nebyl realizován ani jeden obchodní případ. Tato věta platila až do 8. srpna tohoto roku.

V souvislosti s připravovanou rekonstrukcí tramvajové tratě na sídliště Petřiny se na společnost ČD Cargo obrátil jeden z dodavatelů s požadavkem přepravit do blízkosti stavby deset tisíc pražců a na místě je přechodně uložit. Vzhledem k tomu, že v posledních letech neustále ubývají použitelné manipulační plochy, bylo poněkud problematické dodržet podmínku co největší blízkosti. Stanice Praha-Veleslavín byla z tohoto hlediska velmi vhodná. Prostor okolo kolejí je také dostatečně velký, aby se na něj takové množství materiálu bez problémů vešlo. Zásadní komplikací byla skutečnost, že všechny manipulační koleje jsou dlouhodobě vyloučené.

SŽDC odmítala alespoň jednu z kolejí zprovoznit, a to i přes naši argumentaci, že jsme se nikdy nemohli vyjádřit k postradatelnosti uvedených kolejí. Namísto toho nám byl dodán již dosti starý dokument, kterým byla postradatelnost stanovena. Byl datován do doby dávno



před vznikem ČD Cargo. Zákazník nabízel, že kolej zprovozní na své náklady, avšak i to bylo odmítáno. Posléze byla svolána schůzka přímo do stanice Praha-Veleslavín k dosažení dohody. Prodiskutovány byly různé varianty řešení situace. Manipulační koleje byly prohlédnuty a přeměřeny, aby se ujasnělo, jak pracná by oprava byla. Nakonec došlo k dohodě o realizaci vykládky přímo z dopravní koleje. Abychom neúměrně neblokovali ostatní dopravu, probíhala vykládka o víkendu. Nutno podotknout, že výsledné řešení kladlo mimořádné nároky na zajištění bezpeč-

nosti při vykládce, neboť trať Praha-Dejvice – Praha-Ruzyně, na které se stanice Veleslavín nachází, leží na sklonu až 26 promile.

Po ukončení všech jednání mohla být obchodním úsekem stanovena cena a poté mohlo být přistoupeno k realizaci přepravy. Ta byla objednána ve vozech řady Eas s tím, že bude vezena vždy skupina 14 vozů. Vozy až do Prahy-Libně jely běžnou vlakotvorbou. Poslední úsek cesty, s ohledem na sklonové poměry, bylo nutné skupinu 14 vozů vézt s pomocí až 4 lokomotiv řady 742. Využit byl pravidelný Mn 85010 Praha-Liběň –

– Středokluky. Vlak zastavil ve Veleslavíně na první koleji a vozy zde byly velmi důkladně zajištěny proti ujetí. Po odstavení vozů se jich chopila pracovní četa s autojeřáby a během dne je všechny vyložila. Večer byla celá skupina prázdných vozů odvezena zpět do Libně Mn 85021, kterým se pravidelně vrací zátěž ze Středokluk.

Pro dopravu tak velkého objemu zboží nestačila jen jedna přeprava. Akci bylo nutné rozdělit na menší části. Vykládka tedy proběhla ve třech srpnových týdnech, v sobotu 8. a 15. srpna a nakonec v neděli 23. srpna 2015. Nutno dodat,

že vykládka tak velkého množství pražců v srpnových vedrech byla velmi náročná. Pro jejich uložení nakonec nebylo nutné využít rozlehlou manipulační plochu. Zákazník se SŽDC dohodl, že pražce uloží na jinak nepoužitelné manipulační koleje. Stohy pražců naskládané na kolejích v délce stovek metrů vypadaly skutečně velmi zajímavě.

Na této přepravě je vidět jeden z negativních trendů, s nímž se stále více musíme potýkat. Neustále ubývají použitelné manipulační plochy a ty, které zbývají, jsou v mnoha případech zmenšovány. Jakmile někde přestaneme realizovat přepravy, je uvolněná manipulační plocha v nebezpečí, že o ni projeví zájem externí firma. Pokud k tomu dojde a plocha je prodána, není prakticky možnost zde jakoukoliv přepravu realizovat. Do budoucna se tím omezuje možnost rozvoje. Podobný problém vznikne tehdy, jestliže se město, ve kterém dotčená zájmová plocha leží, rozhodne vybudovat moderní terminál pro přestup mezi autobusy a vlaky, případně ještě s parkovištěm. Všechny tyto požadavky jsou pochopitelné, pro budoucnost naší firmy jsou však značně omezující. Úspěšná realizace této přepravy nicméně ukazuje, že pokud je na všech stranách dobrá vůle, lze využít i netradiční řešení jinak běžných požadavků.

Text a foto: Martin Kašpar

Tři otázky pro...



Simonu Simonovou z Odboru ekonomiky a finančního řízení

► Mohla byste nám přiblížit činnost oddělení, ve kterém pracujete?

Oddělení ekonomiky a plánování O1/3 se zabývá tvorbou podnikatelského plánu ČD Cargo, a.s., s čímž souvisejí rozsáhlé přípravné a dokončovací práce. Koordinujeme a shromažďujeme veškeré související podklady. Po vypracování všech

potřebných dokumentů obhajujeme návrh podnikatelského plánu při schvalování u příslušných orgánů.

Práce na tvorbě podnikatelského plánu začínají pravidelně každý rok v září. Na konci roku jsou pak známy detailní rozpisy limitů finančních prostředků, které lze vynaložit k dosažení plánovaného výsledku hospodaření v souladu se záměry střednědobého plánu. Práce v oblasti plánování po schválení takto sestavené základní verze podnikatelského plánu na daný rok rozhodně nekončí. Při dalších, většinou čtvrtletních úpravách plánu se kromě neustálého mapování skutečného průběhu nákladů a tržeb navrhuje a projednávají další změny.

Neméně důležitou činností, kterou vykonáváme, je výkaznictví. Vždy po ukončení měsíční účetní uzávěrky a uzávěrky v modulu CO SAP pravidelně probíhá zpracování výkazů, sledování a vyhodnocování odchylek plánu od skutečnosti. Ve spolupráci s oddělením controllingu O3/1 provádíme údržbu controllingových objektů a jejich vzájemných vazeb, které zajišťují rozpady nákladů a tržeb s nasměrováním na příslušné činnosti a jsou součástí controllingového modelu společnosti ČD Cargo.

► Jak probíhá spolupráce při tvorbě plánu u PJ?

Práce plánovače v provozních jednotkách probíhá v úzké spolupráci s jejich vedením a ekonomy. Při tvorbě plánu je nutné zvážit všechny faktory, které mají vliv na výši čerpání nákladů nezbytně nutných k zajištění provozu v obvodu příslušné PJ. Plánovači ve spolupráci s ekonomy tvoří a předkládají ředitelům JOS kvalifikovaný odhad nákladů a tržeb. Ten vychází z historie čerpání položek, očekávaného vývoje, úsporných opatření a dalších případných změn, jako jsou například změny v oblasti uzavřených smluv, vstupních cen médií, služeb apod. Po takto vytvořeném předpokladu následuje projednání návrhu plánu s ředitelem JOS a po konečném odsouhlasení jednotlivých položek plánu se stanoví výše čerpání v jednotlivých měsících.

Kromě tvorby plánu nákladů se plánovač podílí také na návrhu plánu výkonů a poměrových ukazatelů. Stejně jako plán nákladů a tržeb, tak i plán výkonů vychází z historie skutečného vývoje a očekávaného předpokladu v následujícím období. Plán výkonů má úzkou vazbu na plán nákladů. Návrh plánu výkonů odsouhlasený ředitelem PJ se zasílá k posouzení a konečné re-

vizi odboru plánování kapacit. Spolupráce při tvorbě podnikatelského plánu probíhá napříč všemi odbory a JOS.

► Jak plán vyhodnocujete a jaké reporty vytváříte?

Plánovač po sestavení rozpisu plánu a nahrání do modulu CO SAP provádí průběžně kontrolu naučtovaných nákladů a tržeb. Po účetní uzávěrce pravidelně zpracovává měsíční a kumulativní reporty a výstupy z modulu CO SAP, na základě kterých vyhodnocuje a porovnává průběh skutečných a plánovaných nákladů. Výsledky poskytuje odpovědnému řediteli JOS.

Mezi základní reporty patří měsíční výkaz o hospodaření JOS, který se zpracovává průběžně a ve kterém je zvýrazněno překročení jednotlivých položek. Na základě tohoto reportu může ekonom již během sledovaného období operativně provádět opatření k omezení zvýšených nákladů. Po účetní uzávěrce analyzujeme náklady a tržby a ve spolupráci s ekonomy tvoříme k překročeným nákladům nejen komentáře s odůvodněním překročení, ale především s návrhem možných opatření. Pro ucelený pohled na hospodaření je zpracováván výkaz plnění provozně ekonomických ukazatelů pro hodnocení ředitele

JOS. Za účelem detailnějšího pohledu na hospodaření vytváříme reporty z různých oblastí (podle nákladových druhů, zakázek, nákladových středisek) jako např. přehled čerpání BOZP, rozbory tržeb, logistických služeb, škodních zakázek, průběh nákladů na provoz automobilů a mechanizace spolu s řadou dalších sestav. Další důležitou oblastí je sledování skutečnosti a plánu u výkonových ukazatelů (např. vozební výkon, měrná spotřeba nafty).

Vzhledem k důležitosti používání a správného zadávání controllingových objektů do prvotních dokladů pravidelně aktualizujeme seznamy platných nákladových středisek a zakázek, které předáváme zodpovědným zaměstnancům. Provádíme zúčtování interních výkonů v rámci ČD Cargo a v případě potřeby zajišťujeme přeučtování na správné objekty CO.

Cílem naší práce je podrobnější pohled na tok nákladů, tržeb a výkonů dle činností, které v provozních jednotkách probíhají. Je to opravdu zajímavá a různorodá práce, která má pozitivní vliv na hospodaření firmy a neobejde se bez znalosti programů SAP, Business Objects, Feedback, ICAR a především MS Excelu.

Připravila: Michala Bílková

Filmaři a ČD Cargo

Provozní jednotka Praha obdržela návrh na spolupráci při natáčení několika scén špionážního filmu Legendy, vznikajícího podle literární předlohy Roberta Littela. V České republice snímek realizuje společnost Stillking films, s nímž jsme již v minulosti spolupracovali.

Před několika lety se podílela v České republice na výrobě filmu Dítě 44, kritiky nepřilíhš oceněného, který byl uveden tento rok do našich kin. Zajímavé bylo tentokrát sledovat, jak filmaři vytváří drčeným papírem sněhový poprašek. Iluze byla dokonalá.

První požadavek na ČD Cargo k natáčení filmu Legendy byl na sestavu několikavozové soupravy včetně zaměstnanců, aby mohly být pohyblivé scény natáčeny opakovaně. Jak je u podobných zakázek zvykem, nejprve jsme dodali návrhy vozů a lokomotiv, které můžeme poskytnout. Filmaři si z nich vybrali to, co se jim hodilo, a samozřejmě posléze svůj výběr několikrát změnili a upravili. Konečný požadavek zněl na soupravu 3 vozů řady Gbgkks a lokomotivu řady 742, přičemž bylo opakovaně zdůrazňováno, že musí být se starým nátěrem. Vozy řady Gbgkks jsme poskytli ze zálohy vozů pro společnost Mitas. Vzhledem k tomu, že vozy pro tyto přepravy jezdí kyvadlově a jsou trvale zamčeny i v prázdném běhu, museli jsme zjistit, zda to pro na-

táčení je, nebo není podstatné. Ukázalo se, že z prostředního vozu bude za jízdy vyskakovat herec, a tedy jsme jej měli „dodat“ odemčený.

Natáčení mělo proběhnout na konci června ve stanici Praha-Vršovice osobní nádraží, kde se natáčely záběry pro zmíněný film Dítě 44. Pro natočení dalších záběrů chtěli filmaři využít stanici Mníšek pod Brdy. Tato stanice je ovšem dosti daleko, je zde hustá osobní doprava, a proto i nasazení lidí a techniky představovalo o dost delší časový úsek než samotné natáčení. Rozpočet na tuto část se proto navýšil tak, že bylo rozhodnuto natočit jen scény na nádraží Praha-Vršovice, což se bez komplikací realizovalo. Závěrem jsme obdrželi pochvalu pro našeho vedoucího posunu a strojvedoucího za vstřícnost a pružnost.

V srpnu mě však opět kontaktovala společnost Stillking films s tím, že scény v Mníšku pod Brdy vynechat nelze a že potřebují vše znovu připravit. Vzhledem k tomu, že pro předchozí část ve Vršovicích jsme obdrželi požadavky několik týdnů dopředu, očekával jsem, že se mluví o září tohoto roku. Byl mi však sdělen poměrně šibeniční termín natáčení za šest dnů, tedy vše muselo být připraveno již pátý den od vznesení požadavku. Vzhledem k tomu, že v té době jsme měli v plném běhu přípravy na reorganizaci práce provozního pracoviště, v jejímž rámci mělo dojít k podstatným změnám a redukcím, bylo času opravdu

velmi málo. V první řadě bylo nutné ověřit časovou dostupnost Mníšku tak, abychom se včas dostali tam i zpět a pokud možno v co nejkratším čase. Oproti původnímu požadavku byl v Mníšku filmový čas s naší technikou zkrácen tak, aby se snížily náklady. Ještě týž den jsem měl vše spočítáno a naplánováno a odeslal jsem návrh na schválení. Následující den dal zákazník souhlas s navrženým způsobem realizace, vše objednal a mohli jsme začít s přípravami. Tentýž den měl službu vedoucí posunu, který pracoval při červnovém filmování. Byl pověřen, aby připravil vozy podle požadavků zákazníka, odstavil je mimo jejich obvyklé místo a označil je, aby je kolegové nepoužili na běžnou nakládku. Výběr vozů byl velice důležitý mimo jiné právě pro dříve zdůrazněnou nutnost, aby prostřední vůz byl odemčený a šel dobře otírat.

Filmování mělo proběhnout v úterý, přičemž vozy jsme měli již ve čtvrtek připravené. Filmařům jsme oznámili, že vozy máme k dispozici podle jejich požadavků a v noci z pondělí na úterý je odvezeme do Mníšku podle plánu. Filmaři si obvykle vozy upravují tak, aby nebylo poznat, kde se natáčelo, komu patří apod. Bylo domluveno, že se toto připraví těsně před akcí, ale protože i je samé tlačil čas, rozhodli se po obdržení informace, že vozy jsou nachystané ve Vršovicích, provést přelepení českých nápisů v předstihu. V pá-



tek vyslali na místo slečnu s instrukcemi, kde a jak vozy najde, a to ve velmi pozdních hodinách, ovšem nikoho z nich již nenapadlo nás alespoň upozornit, že tam někdo bude. Bohužel ve Vršovicích se běžně pohybují bezdomovci, narkomani a podobné typy lidí. Proto, když výpravčí zjistili, že se v kolejích okolo vozů někdo pohybuje a něco podezřelého tam provádí, zavolali policii. Ta dotyčnou zadržela pro vandalizmus. Nicméně po vysvětlení, o co jde, souhlasili s tím, že ji bez následků propustí, když prokáže, že nelže. Nebudu podrobně popisovat další události, ale policisté nakonec slečnu propustili. Měli pouze jeden pochopitelný požadavek, že se již nebude sama pohybovat bez označení v kolejisti. Trvali proto na tom, že z nádraží odjede. Do filmování došlo ještě k přívalovému dešti, takže to, co slečna stihla označit, se stejně částečně smylo a bylo nutné to na místě opět přelepit.

V natáčecí den jsem byl na místě část dne přítomen. Tato práce je spíše úmorná, protože se neustále dokola opakuje totéž. Zde se pořizoval záběr, jak vlak přijíždí do francouzské stanice, z budovy vycházejí policisté se samopaly a očekávají zastavení vlaku. Asi nejhorší byla práce pro vedoucího posunu pana Zemana, který byl několik hodin venku. Velkou část z toho mrholilo a moc práce se nedělo. Většinou čekal, až filmaři dají pokyn k akci. Takže mu bez pohybu bylo dost zima a rozhodně se těšil, až vše skončí. Okolo poledne se dočkal, připravil soupravu pro odjezd a vrátil se do Prahy. Zajímavé bylo pozorovat detaily, například jak na staniční budově je označení stanic Courcelles-le-Comte a pod tím je o zeď opřená tabule Mníšek pod Brdy. Jako obvykle příprava této zakázky znamenala mimo jiné i vytržení z jinak obvyklých pracovních úkolů.

Text: Martin Kašpar
Foto: Michal Roh ml.

Sportovní hry ČD Cargo

Tradice pořádání sportovních her sahá již do roku 2008, kdy se konal jejich první ročník. Pokud bychom zavítali do historie, musíme připomenout, že prvních pět ročníků se konalo ve sportovním komplexu Zruč-Senec u Plzně.

V roce 2009 se konaly sportovní hry dokonce dvakrát. Kromě již zmiňovaného areálu na západě Čech přivítal účastníky ve své moravské části tenisový areál v Prostějově. Šestý ročník v roce 2013 se pak přesunul do Železných hor k Sečské přehradě a využil multifunkční prostory hotelu Jezerka. V rámci snahy o vylepšení konceptu sportovních her jsou poslední dva ročníky pořádány i s večerním programem, čili jako dvoudenní. Loňský ročník byl uspořádán ve stylu country a tomu odpovídajícím areálu westernového městečka Šiklův Mlýn. Letošní, v pořadí již osmý ročník se začátkem září po roční odmlce opět vrátil do hotelu Jezerka.

Akce je primárně určena pro obchodní partnery a zákazníky, kteří se při sportovním zápolení setkávají se zástupci ČD Cargo, a to především s obchodními manažery a samozřejmě i zástupci vedení společnosti. V posledních letech tak sportovní hry neodmyslitelně patří do marketingového kalendáře ČD Cargo. Jejich cílem je prohlubování vztahů se zákazníky, kteří oceňují nejen možnost odpoutat se od každodenních pracovních povinností a stresů, ale i možnost při neformálních setkáních prodiskutovat i některá témata plynoucí ze vzájemných obchodních vztahů.

Po úvodní registraci a přihlášení

účastníků do jednotlivých disciplín se všichni s nadšením a odhodláním pustili do sportování. K výběru byla celá řada disciplín. Od těch, co vyžadují určité předchozí sportovní zkušenosti a dovednosti, jako jsou třeba tenis, stolní tenis či volejbal, po disciplíny, které mohl absolvovat opravdu každý. K těm patřily i třeba méně známé či obvyklé disciplíny s názvem jenga, lovec světla či mólky. Nemůžeme však opomenout



ani zbývající disciplíny, kterými byly bowling a pétanque. I při sportování je však třeba myslet na občerstvení a dodržování pitného režimu. O to se staral po celý den výborný hotelový catering. Ti, kteří sportovali tak vehementně, že je zmohla únava či drobné zranění, mohli využít služeb fyzioterapeutky. Po celý den programem provázel legendární sportovní moderátor Petr Vichnar. Ten se může pyšnit nejen úžasnými statistikami v počtu olympiád a mistrovství světa, kterých se jako moderátor účastnil, ale i jedním ojedinělým a těžko překonatelným rekordem – již 8x moderoval sportovní hry ČD Cargo! Teprve až v pozdních odpoledních hodinách se sportovní program nachýlil ke konci. A není divu, vždyť letošní ročník měl rekordní účast téměř 90 účast-

níků z více než 30 firem. O umístění se ve všech disciplínách urputně, avšak čestně a s úsměvem bojovalo. Konec konců nešlo v první řadě o vítězství, ale o příjemně prožité chvíle v přátelské atmosféře.

Večerní program odstartoval tradičně výborný raut. Potom již všichni netrpělivě očekávali vyhlášení výsledků, jež se za asistence Petra Vichnara ujal předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik. Ten v úvodu slavnostního ceremoniálu nejprve všem účastníků poděkoval za výborné sportovní výkony a skvělou atmosféru. Poté již byli dekorováni ti nejlepší v jednotlivých disciplínách. Není podstatné, a ani to neumožňuje rozsah tohoto článku, uvádět všechna jména. Poděkování patří rozhodně všem! Vyhlášením vítězů ale večerní program nekončil. Stříhový komentovaný pořad Petra Vichnara „Branky, Body, Vzpomínky“ nám připomněl ty nejbizarnější situace, do kterých se může televizní komentátor dostat. Zaplněným kongresovým sálem ještě doznívaly salvy smíchu a DJ Mírek Rais již připravoval závěrečný bod programu sportovního dne, a to disco a karaoke show. Ti, kteří si myslí, že po celodenním sportování většina účastníků již spíše odpočívala u lahodného moku v hotelovém baru, jsou na omylu. Hudební show byla závěrečnou tečkou vydařeného sportovního dne ČD Cargo 2015.

Slibovat nemůžu a ani nechci, ale již nyní mohu všechny účastníky sportovních her ubezpečit, že přemýšlíme o tom, jak příští ročník sportovních her ještě vylepšit či přinést další příjemná překvapení.

Zdeněk Šiler

Projekt Propagace zaměstnanosti a kvality práce na železnici v Evropě

Určitě vás bude zajímat, co se vlastně děje a proč chceme znát vaše názory a hodnocení. Projekt, v jehož rámci budete odpovídat, je primárně zaměřen na přehled o názorech a potřebách zaměstnanců železničních společností v zemích Evropské unie.

Cílem tedy není zvyšovat názorovou roztržistěnost u jednotlivých zaměstnavatelů, ale prostřednictvím vyhodnocení odpovědí zvýšit prestiž zaměstnání na železnici a také zájem mezi uchazeči o zaměstnání z řad absolventů a dočasně nezaměstnaných lidí. Projekt by měl také pomoci odpovědět na otázku, jaké jsou požadavky nejen zaměstnavatelů, ale i jaká jsou očekávání našich zaměstnanců.

Na jedné straně se projektu účastní zaměstnavatelé (členové asociace CER) a na druhé straně ETF, které zase sdružuje odborové železniční centrály. Na straně odborových organizací se aktivně zapojilo OSŽ, které je členem železniční sekce ETF. Organizačně projekt zajišťuje německá agentura EVA, projekt je financován z evropských prostředků, přičemž samotný výzkum provádí britská agentura ICF International. Projektu se účastní 12 zemí, jmenovitě jde o CZ, BG, FR, IT, DE, PL, BE, SI, ES, SE, GB a NL.

Oficiální výsledky budou pro zúčastněné železniční podniky prezentovány na závěrečné konferenci v Bruselu 19. dubna 2016.

V České republice proběhne akce nejen v naší společnosti, ale i v rámci ČD, a.s., a SŽDC, s.o., a teoreticky by měla probíhat i u společností RegioJet a LeoExpress. Výzkum se totiž týká celého železničního sektoru, nejenom tzv. národních dopravců.

Vy, jako zaměstnanci ČD Cargo, a.s., budete vyplňovat dotazníky v prostředí vzdělávacího portálu. Ke způsobu zpracování dotazníku bude ještě vydán „manuál“. Dotazníky jsou zcela anonymní. Po přihlášení na vzdělávací portál se zaměstnanec jen „proklikne“ odkazem přímo k dotazníku, který je uložen na londýnském serveru společnosti ICF International, kde se budou získaná data zpracovávat. Dotazník je v českém jazyce a budete odpovídat například na následující otázky:

„Nakolik jste spokojen/a s tím, že pracujete právě na železnici?“

„Nakolik je podle vás dané odvětví atraktivní pro uchazeče o práci?“

„Co by atraktivitu tohoto odvětví zvýšilo?“

„Byli byste ochotni se kvůli své práci přestěhovat do jiného regionu?“

Budou tam i otázky typu: jak je zaměstnanec spokojen s prací, proč a jak dlouho pracuje na dráze, co na práci oceňuje, co se mu na ní líbí, či nelíbí, jaká jsou jeho očekávání, jak oceňuje či hodnotí zaměstnavatele ve smyslu např. poskytování benefitů a zajištění zdravotní péče.

Předpokládám, že každý zaměstnanec naší společnosti se do tohoto průzkumu zapojí. Doba pro zpracování dotazníku nezabere více než 10 minut a zároveň věřím, že svojí aktivní účastí potvrdíte vysokou úroveň znalosti své profese.

Předem všem zaměstnancům naší společnosti děkuji za zapojení se do celého projektu a přeji vám pohodu, klid a pocit z dobře vykonané práce nejen při vyplňování dotazníku.

Ing. Mojmír Bakalář,
ředitel odboru lidských zdrojů

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

Pokračování z minulého čísla

Proto je interoperabilita a z ní vyplývající snadnější mezistátní provoz jen jedním z mnoha přínosů ETCS. Dalšími přínosy jsou:

- zásadní zvýšení bezpečnosti železniční dopravy v důsledku výrazného snížení počtu nehod vzniklých v důsledku přehlédnutí či nerespektování návěstí strojvedoucím,

- zvýšení propustnosti tratí a uzlů v důsledku umožnění jízdy vlaků v těsnějším sledu,

- snížení spotřeby energie v důsledku řízení jízdy vlaku se znalostí situace na trati před ním až na 16 km dopředu.

Funkci jízdy vlaku pod dohledem ETCS není těžké pochopit. Jízda se neřídí návěstí, ale rychlostním profilem, který je strojvedoucímu zobrazován na displeji, resp. který vstupuje do systému automatického vedení vlaku. Rychlostní profil je ovlivněn jak traťovými podmínkami (poloměr oblouku, stav, resp. údržba trati), tak i postavením výhybek a koncem vlakové cesty. Cílem je „poslušný“ vlak, který jede jen tak rychle, jak smí, a nepojede dál, než kam až smí dojet, a navíc jej lze kdykoliv zastavit odebráním oprávnění k jízdě. V České republice budované ETCS 2. aplikační úroveň (level 2) je rychlostní profil z tratě (z radioblokové centrály) na vozidlo vedoucí vlak kontinuálně přenášén vysoce zabezpečeným digitálním rádiovým signálem EIRENE s technologií GSM-R a návěstidla zcela odpadají. U ETCS 1. aplikační úroveň (level 1) je rychlostní profil z tratě (od návěstidel) na vozidlo vedoucí vlak přenášén bodově pomocí proměnných balíz. U ETCS 2. aplikační úroveň jsou balízy používány též, avšak neproměnné. Vlak podle nich rozpozná, ve kterém místě na trati se nachází, a kterým směrem jede (proto jsou zpravidla umísťovány po dvojicích). Mezi skupinami balíz si vlak vzdálenost odměřuje na základě počítání otáček dvojkolí (odometrie), ze kterých též zjišťuje svoji rychlost. Pokud je skutečná rychlost vlaku vyšší, než jaká odpovídá dynamickému rychlostnímu profilu (ten si vlak spočte sám s uvažováním svých brzdicích schopností a své délky, jakožto i znalosti traťových podmínek, zejména podélného sklonu), dojde k aktivaci brzdění tak, aby vlak zastavil před místem, kde mu končí oprávnění k jízdě. Respektive aby snížil rychlost před místem, které má být poježděno sníženou rychlostí. Činnost strojvedoucího, respektive zařízení

pro automatické vedení jízdy vlaku je zařízením ETCS průběžně kontrolována. Rovněž jsou vlakovým zabezpečovačem ETCS na vozidlo přenášeny pokyny pro elektrický provoz (spuštění sběrače, vypnutí proudu, ...), hlášení o stavu přejezdových zařízení a další potřebné informace.

Strategie zavádění ERTMS v České republice

V souladu s těmito trendy a skutečnostmi byl v České republice v roce 2014 aktualizován Národní implementační plán ERTMS 2014–2020, který legislativně vychází z řady evropských směrnic a nařízení, kterými jsou například směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství, rozhodnutí Komise 2012/88/EU ze dne 25. ledna 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů pro řízení a zabezpečení transevropského železničního systému, ve znění rozhodnutí 2012/696/EU a 2015/14/EU, nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy. Tolik tedy výčet všech legislativních nástrojů, který dokládá důležitost, jaká je na evropské úrovni této otázky věnována.

Strategie přechodu od národních systémů třídy B, tedy v České republice analogového rádiového spojení TRS a vlakového zabezpečovače typu LS, k systému třídy A, tedy rádiovému spojení EIRENE s technologií GSM-R a vlakovému zabezpečovači ETCS (v ČR konkrétně 2. úroveň, Level 2/L2), je stanovena tak, že jsou současně kombinovány prvotní investice do vybavení tratí a do vybavení vozidel. To by mělo umožnit, aby na souvislé vzniklých dlouhých traťových úsecích byl v **krátké době po instalaci traťové části** zaveden výhradní provoz hnacích vozidel vybavených systémem třídy A. Migrační strategie vychází z duálního vybavení vozidel (GSM-R/TRS, LS/ETCS) po nezbytně potřebnou dobu. Z důvodu orientace České republiky na vlakový zabezpečovač ETCS level 2 vyplývá, že před zavedením systému ETCS je nejdříve nutno vybudovat síť GSM-R, která zajišťuje přenos dat pro ETCS. Pokrytí touto sítí pro tratě vybavené ETCS

úrovně 2 (a 3) musí být v kvalitě podle specifikací EIRENE.

Díky souběžnému vybavování tratí a vozidel digitálním rádiovým systémem GSM-R by se v České republice mělo podařit dosáhnout krátkého migračního období. To by umožnilo efektivní využívání investic do traťové části GSM-R a urychlilo přechod na čistý GSM-R provoz. Zavádění tohoto systému bylo zahájeno v roce 2005 a v roce 2014 jím bylo vybaveno již 1 132 km tratí; dnes jsou propojeny sítě GSM-R mezi SŽDC, DB, ÖBB a ProRail (Holandsko). Vybavovány jsou celostátní tratě tak, aby vznikaly ucelené oblasti, respektive vozební ramena, umožňující jednotnou komunikaci v síti GSM-R. Důraz je samozřejmě kladen na rozvoj GSM-R v přeshraničních úsecích pro zajištění interoperabilní rádiové ko-



munikace s vozidly zahraničních dopravců. V letech 2014 až 2020 bude GSM-R instalováno na všechny tratě sítě TEN-T v České republice, které tvoří zhruba 26 % délky sítě. Díky spolufinancování tohoto rozvoje z fondů CEF a OPD se tento plán daří naplňovat, a to jak na straně tratí, tak i u vozidel. V současnosti již jsou v České republice prakticky všechna vozidla využívána na tratích sítě TEN-T, vybavena duálními radiostanicemi, schopnými digitálního i analogového provozu. Migrační období je tak zcela minimální.

Samotná implementace ETCS L2

Traťová část vlakového zabezpečovače ETCS druhé aplikační úrovně (L2) je v České republice v prvním kroku postupně instalována na modernizované tratě všech čtyř národních tranzitních koridorů, v předstihu vybavenými systémem GSM-R pro zajištění přenosu dat mezi palubní a traťovou částí systému

ETCS L2. V současnosti probíhá stavba ETCS v traťovém úseku Kolín – Břeclav, následovat bude úsek Bohumín – Břeclav a následně Děčín – Praha – Kolín.

Již v průběhu vybavování 1. a 2. TŽK traťovou částí ETCS je maximální pozornost věnována **urychlení vybavování hnacích vozidel mobilní částí zařízení ETCS L2**. Aby měla příslušná investice do trati smysl, je nutné, aby byla vlaky co nejdříve plnohodnotně využívány. Podobně jako ve výše zmíněném případě palubních radiostanic GSM-R je nástrojem k vybavení vozidel palubními jednotkami ETCS jejich spolufinancování z veřejných zdrojů. V tomto smyslu činí potřebné kroky Ministerstvo dopravy České republiky. Cílem je maximální zkrácení migračního období, které umožní efektivní využívání investic do traťové části ETCS L2, zásadní zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a vytvoření podmínek pro budoucí náhradu nízkofrekvenčních kolejových obvodů zařízeními pro detekci vozidel kompatibilními s moderními hnacími vozidly.

Po instalaci ETCS L2 na souvislých úsecích tratí o délce řádově stovky kilometrů bude v České republice, podobně jako v zahraničí, **zakázán vstup vlakům** vedeným vozidlem **bez funkční kompatibilní palubní části ETCS L2**. K tomu vede řada logických důvodů. Vlaky bez ETCS ohrožují nejen sebe samotné, ale i ostatní vlaky a též i zařízení infrastruktury. Naopak při jízdě všech vlaků pod dohledem ETCS lze na základě této skutečnosti řídit vlakovou dopravu kreativněji, a tím lépe využívat kapacitu dopravní cesty. Navíc vlaky vybavené mobilní částí ETCS kontinuálně poskytují traťové části ETCS informaci o své aktuální rychlosti a poloze, což je důležité pro řízení provozu. Zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS bude oznámeno Ministerstvem dopravy dopravcům s pětiletým předstihem. Vzhledem k tomu, že prvním úsekem s výlučným provozem vlaků v systému ETCS L2 bude v České republice v roce 2021 trať Evropského nákladního koridoru RFC 7 a částečně i RFC 8 a 9 Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav – st. hr. – Rakousko, mělo by k tomuto **oznámení dojit v roce 2016**, tedy již v příštím roce. Bezprostředně poté budou následovat tratě Děčín – Praha, Břeclav – Bohumín, Česká Třebová – Přerov, Praha – České Budějovice, Beroun – Cheb a postupně další důležité tratě. Systém ETCS je intenzivně zaváděn i u našich sousedů

(Německo, Rakousko, Slovensko, Polsko), proto dojde již v nejbližších letech k vybavení systémem ETCS L2 i některých důležitých přeshraničních úseků. V roce 2016 bude systém ETCS L2 SŽDC instalován na české části přeshraničního úseku Lanžhot – Lanžhot st. hr. a propojen se systémem ETCS L2 ÖBB v úseku Břeclav – Bernhardsthal. V roce 2020 je předpokládáno propojení systému ETCS L2 SŽDC a ŽSR v úseku Mosty u Jablunkova – Čadca a ve stejném roce bude systém ETCS L2 SŽDC instalován na české části přeshraničního úseku Petrovice u Karviné – Petrovice u Karviné st. hr.

Zásadní otázkou, na které stojí úspěch zavedení ETCS L2 na síti SŽDC, je pochopitelně i včasné vybavení dostatečného počtu vozidel jeho mobilní částí. Podobně jako v případě vozidlových radiostanic GSM-R je podmínkou úspěchu celé akce zajištění podpory nákupu a instalace palubních zařízení ETCS z veřejných zdrojů. Její naplnění je v současnosti předmětem velmi intenzivních jednání Ministerstva dopravy ČR s příslušnými státními i evropskými orgány. Dalším nástrojem podpory zavádění mobilní části na vozidla bude poskytnutí státem zaručené slevy z poplatku za použití dopravní cesty pro vozidla vybavená palubní částí ETCS (v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady č. 2012/34/EU), a to velmi pravděpodobně již během přechodného pětiletého období (2016 – 2021).

Jak je z textu vidět, zavádění systému ERTMS/ETCS je nevratným procesem, se kterým je třeba počítat a který výrazně změní tvář české železnice. Samozřejmě – jak už to u každého takto rozsáhlého projektu bývá – zbývá vyřešit ještě nemálo otázek. Mezi ty nejzásadnější patří stanovení způsobu financování instalace mobilní části na vozidla tak, aby dopravci nenesli příliš velkou část těchto nákladů, a železniční doprava se tím nestala nekonkurenceschopnou a zavedení ERTMS/ETCS nezapůsobilo kontraproduktivně. Další, neméně důležitou otázkou je rozhodnutí, jaká vozidla vůbec mobilní částí vybavovat, a to především vzhledem k jejich stáří a další perspektivě jejich provozu po roce 2021. Ale jak ukazují zkušenosti, působí tento moment pozitivně. Při rozhodování, zda ještě provozovat přestarlá vozidla, nebo zda je nahradit novými, technicky mnohem dokonalejšími, efektivnějšími a produktivnějšími, je povinnost provozovat výhradně jen vozidla vybavená mobilní částí ETCS jasným logickým argumentem pro obnovu parku nákupem nových vozidel. **Text: Martin Boháč**

Dopravní konference Pardubice „Principy udržitelné dopravy“

Ve dnech 3. – 4. září se v Pardubicích konal již 6. ročník dopravní konference, tentokrát s podtitulem „Principy udržitelné dopravy“.

Tento ročník byl navíc pořádán ke dvoustému výročí narození Jana Pernera, významného českého projektanta a stavitele železničních tratí. Konference navázala na předchozí meziná-

rodní vědecké konference pořádané na akademické půdě Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice. Část programu konference byla spojena s Dopravní konferencí 2015, pořádanou Českou komorou autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě.

Cílem konference bylo prezentovat a diskutovat o nejnovějších trendech

a vědeckých poznatcích z oblasti dopravy a možnosti jejich aplikace v praxi s přihlédnutím k principům udržitelné dopravy. V rámci konference byla pozornost zaměřena na oblast managementu, informačních a provozních technologií, na infrastrukturu a elektrotechniku, dopravní prostředky a spolehlivost a bezpečnost dopravy. Konference

byla určena široké odborné a vědecké veřejnosti.

Na konferenci se svými názory a poznatky vystoupili přední domácí i zahraniční vědečtí pracovníci, manažeři a odborníci z dopravní a logistické praxe. Jejich přednášky a diskuze přispěly k poznání a formulování nových vědeckovýzkumných úkolů v dopravě stejně jako ve vzdělávání. Své názory zde prezentoval mimo jiné náměstek ministra dopravy ing. Tomáš Čoček, PhD., a to především na téma financování strategického rozvoje dopravní infrastruktury v České republice z domácích i evropských zdrojů. Další přednášející, náměstek generálního ře-

ditele SŽDC Ing. Mojmír Nejezchleb, se zmínil o významných současných i chystaných železničních stavbách v Pardubickém a Královéhradeckém kraji. Z „neželezničních“ přednášejících můžeme zmínit například náměstka primátora města Pardubice ing. Jana Řehouňka, který ve svém příspěvku popsal záměry města a kraje s dalším rozvojem civilní části pardubického letiště.

Společnost ČD Cargo spolu s některými dalšími železničními dopravci byla jedním z odborných partnerů konference.

Martin Boháč

Představujeme profese ČD Cargo (8) – dozorčí

V dnešním vydání pokračujeme v seznámení našich čtenářů se zaměstnáními, která se ve společnosti vyskytují nebo o kterých se předpokládá, že se mohou vyskytnout.

Zaměříme se na zaměstnání **dozorčí (KZAM 43236)**, které je organizačně zařazeno v provozních jednotkách (PJ).

Pro zařazení do tohoto zaměstnání je jako nejvyšší doporučené úplné střední všeobecné vzdělání. Odborná způsobilost **dozorčího** je v základní struktuře stanovena těmito zkouškami:

PZ-1 Základní přepravní
DO-1 Odbavení vlaku
DD-4 Dispečer
PM-3 Velká přepravní
ZZ V Zkouška způsobilosti k činnosti na brzdovém zařízení kolejových vozidel v nákladní dopravě

Jako doplňující odborná způsobilost je podle vykonávaných činností stanovena PK-2 – Komerční. 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.

Zaměstnanci jsou do uvedeného mzdového rozpětí zařazováni podle vykonávaných odborných pracovních činností přiřazených k jednotlivým tarifním stupňům v Katalogu zaměstnání.

V případě zaměstnání **dozorčí** je jeho základní mzdové zařazení od 12. do 13. tarifního stupně (základní měsíční



tarif ve stupnici 0 v tarifním stupni 12 je stanoven od 26 100,- Kč, v tarifním stupni 13 od 27 490,- Kč). Průměrná měsíční mzda vyplacená v tomto zaměstnání za období leden – červenec 2015 je ve výši 37 117,- Kč.

V zaměstnání **dozorčí** je zařazeno 52 zaměstnanců; poměr je překvapivý – 26 žen a 26 mužů. Věkový průměr v zaměstnání dozorčí je 50 let.

O rozhovor jsme požádali pana **Miroslava Jandu**, který pracuje na železnici od roku 1984, tj. již 31 let. Dnes je organizačně zařazen na pracovišti PP Cheb, PJ Ústí nad Labem.

► Co vše máte jako dozorčí na starosti?

Na zdánlivě prostou otázku není jednoduchá odpověď. Řeším v podstatě vše, co se v obvodu mé působnosti děje. Každodenně řeším provozní problémy vyvolané například náhlou neschopností hnacího vozidla, mimořádnosti při výlukách, v úzké spolupráci s komandujícím operativní redukce či rušení obsazení směn vzhledem k odřeknutí manipulačních vlaků z nedostatku záteže, odstavení zásilek, zajištění odstranění závad na pracovištích, vlečkách, v kolejisti apod. K tomu patří i komunikace se zákazníky, se kterými řeším termíny a časy obsluh, mimořádnosti nad

rámec stanovených obsluh a také různé stížnosti. Zjišťuji rovněž jejich přepravní potřeby, zda by s ČD Cargo nemohli vozit více zásilek nebo využít jiné naše služby. Zároveň k mé pracovní náplni patří kontrolní činnost a funkce osoby pověřené prvotním šetřením při vzniku mimořádných událostí.

Ve spolupráci s provozní jednotkou pilujeme místní technologii tak, aby odpovídala realitě a místním potřebám. Stejně tak „ladíme“ technologii i s obchodníky, kde bych rád z poslední doby vyzdvihl spolupráci s obchodní manažerkou Jolanou Liškovou, na jejímž konci je několik úspěšně zrealizovaných obchodních případů.

► Kolik lidí řídíte a v jakých zaměstnáních?

Ve směně se jedná o cca 20 lidí různých provozních profesí – vedoucích posunu a posunovačů, vozmistrů, vozových disponentů apod. Nákladní pokladnu máme již obsazenu pouze jednu, a to v Sokolově, v Novém Sedle u Lokte a v Karlových Varech vykonává činnosti nákladního pokladníka vozových disponent.

► Myslíte si, že se dá ještě více zefektivnit systém jednotlivých vozových zásilek?

Podle mého názoru je tento systém efektivní jen tehdy, když je zásilek větší množství. Redukcemi jej již nejde zefektivnit. Další redukce, a to vím podle reakcí zákazníků, už jsou na hraně, nehledě k tomu, že dochází k prodlužování doby oběhu vozů i méně efektivnímu využití lokomotiv a personálu. Mohu uvést příklad. Stanici Stráž nad Ohří dnes obsluhujeme již jen v pondělí a ve středu. Snadno si tedy lze spočítat, jak dlouho je vůz mimo provoz, přistavíme-li jej k nakládce do Stráže ve středu.

Je tedy nutné získat nové zakázky, potenciál vidím třeba v nerostných surovinách, které ve velké míře dnes bohužel jezdí po silnici. Je to výzva pro obchod a my mu samozřejmě budeme ve všem nápomocni. Otázkou ale zůstává, zda naše nabídka je pro zákazníka cenově i technologicky atraktivní.

Text: Věra Drncová,
Michal Roh
Foto: Michal Roh

Členství ČD Cargo v zájmových organizacích (3)

CER

Jednou z nejmladších, ale co do vlivu a významu jednou z nejdůležitějších mezinárodních organizací je **Společenství evropských železnic a manažerů infrastruktury, zkráceně CER**, které bylo založeno v roce 1988 se sídlem v Bruselu.

Zatímco v minulých dvou dílech jsme si představili Mezinárodní železniční unii UIC, orientující se na technickou harmonizaci, a Mezinárodní železniční přepravní výbor CIT, usilující o interoperabilitu právní, je organizace CER zaměřena na oblast politickou. Jejím hlavním cílem je hájit zájmy členů a železničního sektoru jako celku vůči institucím Evropské unie, jimiž jsou Evropský parlament, Evropská komise a Rada ministrů. Posláním CER je tedy přispět k tvorbě takového regulačního prostředí, které zvýší obchodní příležitosti evropských železničních dopravců i manažerů infrastruktury.

Z počátečních 12 členů v roce 1988 se jejich počet rozrostl na současných 71 – pokrývají 73 % (160 000 km) evropské železniční sítě, 80 % (1 546 mil. tun) evropských železničních nákladních přeprav a 96 % (8,6 mld. osob) evropských železničních přeprav v osobní dopravě (údaje jsou za rok 2014). Díky svým členům organizace CER oprávněně hovoří o reprezentativnosti železničního odvětví a zvyšuje

svůj vliv vůči institucím Evropské unie. Slogan v názvu organizace „Hlas evropských železnic“ tak odpovídá realitě.

V Bruselu působí přibližně 15 000 lobbistů a 2 500 lobbistických skupin, přičemž všichni se snaží vyjádřit a reprezentovat své zájmy v rámci politického rozhodovacího procesu. Díky svému praktickému přístupu, spolehlivým informacím a kompetentním návrhům si CER vybudoval za posledních 25 let silnou pozici.

Podíl železniční nákladní dopravy v rámci Evropské unie činí 17,2 %. Železnice jako celek přímo zaměstnává 1,06 mil. osob s hrubou přidanou hodnotou ve výši 66 miliard eur. Železniční doprava je velice šetrná vůči životnímu prostředí, porovnáme-li 17,2 % celkového přepraveného zboží s pouhými 2 % z celkové spotřeby energie v dopravě. Obdobně výrazně pozitivně pro železniční dopravu hovoří ukazatel produkce CO₂ na tunový kilometr, který činí 21 g oproti 75 g v dopravě silniční. Při komunikaci s politiky jde o to, aby zohlednili všechny tyto aspekty.

Mnoho lidí považuje evropskou legislativu za záležitost velmi vzdálenou běžnému životu s přesvědčením o nemožnosti ji nějakým způsobem ovlivnit. V této souvislosti je nutné upozornit na fakt, že navzdory složitým a zdoluhavým schvalovacím procesům je dopad přijaté legislativy obrovský. Kdo by pochyboval, lze jako příklad uvést zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách,

a zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy – vznik SŽDC či liberalizaci trhu lze jednoznačně přičíst na vrub implementace evropské legislativy.

Železniční právní předpisy jsou většinou přijímány v tzv. balíčcích, kdy je



v určitém období projednáváno více předpisů spjatých se železnici. V současné chvíli je aktuální již čtvrtý železniční balíček, který se zaměřuje na šest základních oblastí – posílení nezávislosti manažerů infrastruktury, standardizaci bezpečnostních certifikátů dopravců, interoperabilitu železničního systému, posílení role železniční agentury ERA, liberalizaci v osobní vnitrostátní dopravě a výběrová řízení v oblasti závazku veřejné služby.

Přístup CER k tvorbě právních norem lze charakterizovat třemi myšlenkami. Za prvé je to snaha o stabilizaci legislativního rámce včetně jeho zapracování do národní legislativy členských států. Za druhé je to úsilí o prorůstovou agendu ve smyslu naplnění cílů Bílé knihy o dopravě, přijaté v roce 2011. A za třetí úsilí o rozvoj intermodální strategie zahrnující i zajištění rovných podmínek mezi jednotlivými druhy

dopravy. V praxi se tento přístup projevuje v lobbování a podpoře investic do železniční infrastruktury, úsilí o technickou harmonizaci, snaze o přesun dálkové nákladní dopravy na železnici, internalizaci externích nákladů, férové zpoplatnění infrastruktury či upozorňování na problémy s nedostatečným financováním tzv. poslední míle.

Hlavní pracovní aktivity CER jsou vykonávány 22členným pracovním týmem, přičemž činnosti jsou rozděleny do tzv. pracovních skupin (clo, daně, životní prostředí, ERA, nákladní doprava, lidské zdroje, infrastruktura, osobní doprava, bezpečnost). Nejvyšším orgánem je valná hromada, kde každý člen má jeden hlas. Vedle toho existuje řídicí výbor skládající se z 16 členů a připravující doporučení pro valnou hromadu. Výkonným ředitelem této významné organizace je pan Libor Lochman, který v minulosti působil jako ředitel VÚŽ a je vzhledem ke své odborné kompetenci v Bruselu velmi uznáván.

Organizace CER se podílí na přípravě celé řady významných událostí, jako je Evropská železniční cena, která se uděluje významným osobnostem majícím přínos v politické a technické oblasti. Evropské železniční dny jsou Evropskou komisí organizovány též ve spolupráci s CER. Dvakrát ročně se koná tzv. High Level Freight Meeting, kde se setkávají generální ředitelé evropských železničních dopravců, kteří jsou

ve spolupráci s organizací UIC informováni o nejnovějším vývoji v oblasti drážních předpisů, iniciativ, projektů a legislativy.

Členové CER jsou o nejnovějším vývoji pravidelně informováni prostřednictvím týdenního zpravodaje tzv. CER Monitoru či čtvrtletníku věnujícího se aktivitám ERA (Evropská železniční agentura). Organizace též vydává velké množství odborných publikací. Samostatnou informační platformu tvoří komunikace v rámci pracovních skupin, kde působí experti z řad členů nebo tzv. CER asistenti, což jsou kontaktní osoby zodpovědné u každého člena za komunikaci s touto organizací.

Zajímavou možností, kterou CER nabízí svým členům, je možnost vyslat své pracovníky na čtvrtletní stáž do Bruselu. Stážisté se v rámci tohoto pobytu seznámí s činností jednotlivých institucí Evropské unie, s tvorbou evropské legislativy i životem v mezinárodním prostředí. Velkým benefitem bývá navazování mnoha kontaktů užitečných zejména pro pracovníky mezinárodních oddělení. Autor tohoto článku měl možnost tuto stáž absolvovat v roce 2006.

Nutným předpokladem pro úspěch v bruselské sféře je spolupráce s dalšími organizacemi, jako jsou EIM (Evropská asociace manažerů infrastruktury), UNIFE (Unie evropského železničního průmyslu), ETF (Evropská federace odborů) a řada dalších.

Michal Vítěz

Přeprava šterku do železniční stanice Dolní Bousov

Rok 2015 je ve znamení rozsáhlých investic do údržby, oprav a rekonstrukcí železniční sítě SŽDC v České republice. Co do rozsahu prací a výluk se zřejmě jedná o rok zatím rekordní.

Stavební práce samozřejmě vyžadují včasný a spolehlivý přísun stavebního materiálu, pokud možno až na samotné místo stavby. To se týká jak kolejiva, tak především šterku. Na těchto

plikovaných a specifických provozních technologií vedlejších tratí, a to i těch, na kterých je v posledních letech nákladní doprava provozována jen sporadicky nebo i vůbec.

Jedním ze zajímavých případů, kde jsme prokázali svoje zkušenosti, byly srpnové stavební práce v „lokálovém uzlu“ Dolní Bousov na Mladoboleslavsku. Zde se protínají dvě místní trať: Mladá Boleslav – Libuň – Stará Paka a Bakov nad Jizerou – Kopidlno. Právě



Vlak Mn 325803 projíždí kolem obce Rohatsko

přepřavách se kromě řady tradičních výlukových dopravců podílí v letošním roce i ČD Cargo. To na rozdíl od většiny ostatních dopravců disponuje důležitou konkurenční výhodou, kterou je personál se znalostí mnohdy kom-

sem byla 14. srpna 2015 přepravena zásilka šterku z lomu Mariánská skála v Ústí nad Labem (firma DOBET), odeslaná ze stanice Ústí nad Labem-sever a ložená ve třech vozech řady Faccs ČD Cargo. Samotná stanice



Tentýž vlak po dojezdu do Dolního Bousova

Dolní Bousov je bez pravidelné nákladní dopravy již od roku 2008, kdy byly ukončeny přepravy hnojiv pro posledního přepravce, zemědělský podnik Agro Sobotka. Od těch dob zde lze nákladní vlak ČD Cargo vidět pouze v mimořádných případech, jako např. při nakládce dřeva uskutečňované zde v případě nemožnosti obsluhy smluvního místa v nákladisti Kněžmost. Ta proběhla v letech 2012 a 2014, a to vždy v objemu jen několika málo vozů. Vykládka je zde ještě slabší, za

poslední roky zahrnuje pouze obdobnou zásilku šterku pro stavební práce v roce 2011, tehdy se jednalo o čtyři vozy Faccs od stejného odesílatele. Kromě těchto přeprav slouží trať přes Dolní Bousov a dále na Kopidlno jako odklonová pro obsluhu závodu Škoda Auto Mladá Boleslav (přípojná stanice Mladá Boleslav město) v případě výluk mezi městským a hlavním nádražím v Mladé Boleslavi, ale této možnosti nebylo využito již řadu let.

Závěrem lze ještě uvést, že „dvojče“

lokomotiv 742.438 + 443 bylo na tento výkon nasazeno záměrně, neboť při návratu z Dolního Bousova bylo využito pro přepravu ložených vozů z Kněžmostu do Dolního Bousova. Zátěž v tomto případě čítala dvanáct čtyřnápravových vozů řady Ta ložených řepkovým semenem mířícím do Lovosic a jedním vozem Eas loženým dřevem do Jihlavy.

Text: Martin Boháč
Foto: Antonín Němeček

Železniční tratě, kde vládne jen nákladní doprava (35)

Chornice – Velké Opatovice

Tento traťový úsek na pomezí Čech a Moravy, na němž osobní doprava utichla v prosinci roku 2011, je součástí sítě vedlejších tratí Třebovice v Čechách – Chornice – Velké Opatovice/Prostějov, které byly vybudovány někdejší společností Moravské západní dráhy.

Ta je uvedla do provozu 1. září 1889, přičemž ale provoz již od počátku

Lokalbahn), a to až o téměř dvacet let později, než Jevíčka a Velkých Opatovic dosáhla železnice z Chornice. Licenci k výstavbě této vedlejší tratě obdrželi 1. září 1907 velkostatkář Alfons hrabě Mensdorf-Pouilly a inženýr Rudolf Czezowiczka. Základní kapitál společnosti dosáhl hodnoty 3 250 000 korun. Jak bylo v té době zvykem, probíhala stavba velmi rychle a provoz byl zahájen již 18. května 1908. Provoz byl

– Skalice-Boskovice. Vzhledem k odlišné historii i majetkovým poměrům obou částí trati došlo i k jejich různému zestátnění – část ze Skalice nad Svitavou do Velkých Opatovic byla zestátněna 1. ledna 1941, a část Velké Opatovice – Chornice (spolu s celou Moravskou západní drahou) až v roce 1945.

Sít někdejší Moravské západní dráhy, a tedy i úsek Chornice – Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou, se po druhé světové válce několikrát zapsaly do historie provozu lokomotiv ČSD. Poprvé to bylo koncem parního provozu u nás v sedmdesátých letech, kdy zdejší trať ovládly parní tendrové lokálové lokomotivy řady 433.0. Tyto osvědčené a spolehlivé stroje, dodané z pražské ČKD v počtu šedesáti kusů, v poválečných letech výrobně navázaly na řadu 423.0, s nimiž sdílely společné nasazení i osudy, především v podobě postupného vytlačování motorovou trakcí. Stroje této řady se na tratích podhorského charakteru osvědčily, neboť měly pro charakter zdejšího provozu vhodné parametry: při indikovaném výkonu 589 kW uvezly po rovině vlak o hmotnosti 1 500 tun rychlostí 41 km/h, na stoupání 5 promile vlak o hmotnosti 1 000 tun rychlostí 20 km/h a na stoupání 30 promile vlak o hmotnosti 150 tun rychlostí 20 km/h. O jejich úspěchu a oblíbě svědčí i jejich všeobecně známá přezdívka „skalčák“, a to právě podle Skalice nad Svitavou. Jejich konec znamenal až příchod lokomotiv řady T 466.0 (735) „pielstick“ koncem sedmdesátých let a od těch

dob je jejich zdejší provoz připomínán občasnými nostalgickými jízdami. Jedna z nich se uskutečnila v květnu 1999 se stroji 433.001 a 002. Tyto stroje tehdy na celé „síti“ mezi Třebovicemi, Skalici a Prostějovem odvezly pro domácí i zahraniční fotografy několik zvláštních nákladních i osobních vlaků. Druhou provozní zajímavostí byl zdejší provoz úplně první lokomotivy řady 714, vzniklé rekonstrukcí některých strojů řady 735 v první polovině 90. let minulého století. Tímto prvním „exemplářem“ byla lokomotiva 714.117, později 714.001, která na

Pravidelná osobní doprava byla v úseku Chornice – Velké Opatovice zastavena s počátkem platnosti jízdního řádu pro rok 2012, tedy od 11. prosince 2011, a to z důvodu jejího neobjednání ze strany koordinátora veřejné dopravy Pardubického kraje OREDO. Nákladními vlaky je dnes příležitostně obsluhováno Jevíčko, a to prodlouženým manipulačním vlakem z ramene Česká Třebová – Třebovice v Čechách – Chornice. Úsekem Jevíčko – Velké Opatovice dnes vlaky neprojíždějí vůbec. Zátěž nákladních vlaků je typická – vykládáno je tříděné



Dva záběry zachycují obsluhu nákladíště Jevíčko

zajišťovaly na účet vlastníka státní dráhy – nejprve rakouské kkStB a po roce 1918 nově vzniklé ČSD.

Druhou část z Velkých Opatovic do Skalice nad Svitavou, k bývalé trati StEG Česká Třebová – Brno, vybuďovala společnost Místní dráhy Skalice-Boskovice – Velké Opatovice (německy Skalitz-Boskowitz–Großopatowitz

také zajišťován rakouskými státními drahami (kkStB) na účet vlastníka a po otevření místní dráhy bylo vytvořeno jedno provozní rameno Chornice – Skalice-Boskovice (dnes Skalice nad Svitavou). Jízdní řád z roku 1914 uvádí na trati č. 128 tři dvojice smíšených vlaků v celé trase, doplněné čtyřmi dvojicemi osobních vlaků Boskovice –



všech tratích vycházejících z Chornice jezdila s nákladními vlaky během roku 1993 a její úspěšný provoz pomohl k definitivní podobě lokomotiv této řady. Ty v osobní dopravě slouží v různých místech České republiky dodnes. Tato dávno zrušená lokomotiva fyzicky existuje a k likvidaci do České Třebové byla převezena až koncem letošního srpna.

uhlí ze Světc a nakládáno je dřevo s určením pro naše a rakouské příjemce. Doprava Jevíčko bývala kdysi stanicí, později změněnou na nákladíště kryté krycími nástědky. To však dnes již patří minulosti a jde tak jen o nákladíště a zastávku.

Text: Martin Boháč
Foto: Antonín Němeček

Rozvoj osobnosti – Osobní efektivita (6)

Možná znáte ten pocit, kdy čas letí příliš rychle právě tehdy, když to nejmeně potřebujete. Před uzávěrkou, před odevzdáním závěrečné zprávy, v den, kdy jste slíbili partnerovi, že už konečně zajdete do divadla a na večeri.

Možná se vám kupí úkoly. Možná vám unikají vaše prioritní oblasti pod nánosem operativy. A nejlepší způsob, jak předejít tomuto stresu a nevyváženosti, je dobře si naplánovat čas, činnosti a neztrácet pozornost.

Existuje nespočet různých nástrojů, zejména elektronických, které by nám měly práci ulehčit, ale často pro svoji složitost nefungují. Někdy si musíte přecíst celou knihu k tomu, abyste byli kompetentní k jejich používání. A přitom už Leonardo da Vinci hlásal, že nejvyšší formou dokonalosti je jednoduchost.

Proto vás chci seznámit s principem Zen To Done (zkráceně ZTD). Jedná se o řadu deseti jednoduchých, snadno naučitelných a zopakovatelných aktivit, které se přetavují v návyk, nebo také zvyk. A zvyk, jak známo, je železná košile.

Pojďme se podívat, o jaké návyky se jedná.

1. návyk – shromažďování

Shromažďujte myšlenky, nápady, úkoly, kontakty apod. Nepřetěžujte se a nenoste je v hlavě, naučte se je zapisovat. Zápisky shromažďujte na jednom místě – ideálně k tomu poslouží malý notes, který můžete nosit všude s sebou. Pokud preferujete zapisování na jednotlivé kartičky, pak kartičky poctivě shromažďujte,

nenoste je rozházené po kapsách, tašce a zásuvkách.

2. návyk – třídění

Stanovte si určitá místa, kam budete ukládat shromážděné informace, dokumenty. Jedním z těchto míst, kde se vyskytují nashromážděné materiály k roztřídění, je i doručená pošta ve vaší elektronické poště. Je dobré udržovat co nejmenší počet těchto sběrných míst. Při třídění je dobré postupovat podle těchto zásad: Postupujte shora dolů, nepřeskakujte, rozhodujte se rychle a okamžitě. Nic neodkládejte na pozdější rozhodnutí. To, co nepotřebujete, vymažte, nebo vyhoďte. Archivujte informace, které by se mohly hodit v budoucnosti. Pro mentální pohodu je dobré udržovat tato místa po třídění naprosto čistá – ať už se jedná o plochu stolu, přihrádku, nebo doručenou poštu.

3. návyk plánování

Pomůže vám, když si stanovíte na každý týden prioritní oblasti, úkoly, kterým se chcete věnovat. Může se snadno stát, že v nánosu každodenních drobnějších aktivit nezbyvá na velké, prioritní oblasti již tolik času nebo energie. Je tedy vhodnější začít prioritními úkoly.

4. návyk – vykonání

K vykonání pomůže kromě plánování také dostatečné soustředění. A toho nedosáhneme, aniž bychom si vytvořili dobré podmínky. Pokud je to možné, odstraňte co nejvíce rušivých vlivů – například zavřete všechna otevřená okna na ploše, která k práci nepotřebujete. Vypněte si upozornění na pří-

chozí e-mail. Pokud vás přeci jen někdo, nebo něco vyruší a nemá to souvislost s prioritním úkolem, запиšte si danou informaci do bloku a věnujte se jí až po uplynutí času naplánovaného pro prioritní úkol. Během práce na vykonání úkolů je dobré dělat odpočinkové pauzy, kdy je vhodné se protáhnout, projít se. Jakmile jste hotovi, je dobré se pochválit za vykonanou práci.

S vykonáním souvisí někdy nechuť pracovat, vrhnout se konečně do toho. Co v takovém případě dělat? Někdy je zastrášující velikost daného úkolu. Rozdělte si ho tedy na dílčí části. Důležité je také přestat přemítat a konečně začít.

5. návyk – jednoduchý, věrohodný systém

Je důležité udržovat systém, který bude jednoduchý a ve kterém se dobře orientujete. Vyplatí se například používat označení (ať už dokumentů, nebo doručené pošty) práce, osobní, telefonáty, schůzky, čekám na. Čekám na je skutečně užitečné označení, nemusíte si pamatovat, kdo vám má vrátit knihu, poslat podklady pro reporting apod. - vstoupíte do této složky a je vám vše jasné. Pro tištěné dokumenty je vhodné vytvořit archivní systém, například vytvořte složku pro každého klienta, pro každý projekt, či téma. Také je možné třídit dokumenty abecedně.

6. návyk – uspořádávání

Všemu určete místo, díky tomu pak všechno najdete. Pokud se například naučíte dávat klíče od chalupy na stejné místo, nebudete před odjezdem ztrácet

čas jejich hledáním. K uspořádávání patří i archivování (zmíněno již výše – vytváření složek, abecední řazení) a štitkování.

7. návyk – hodnocení

Jednou týdně revidujte váš systém. Zhodnoťte pokrok u svých ročních cílů – jak jste za uplynulý týden pokročili ke splnění cíle ročního? Navrhněte kroky pro další týden. Hodnocením byste měli trávit zhruba půl hodiny, nebo méně. Na cíle je dobré se dívat zpětně také po měsíci. A dokonce po celém roce.

8. návyk – zjednodušování

Co můžete, zjednodušte, odstraňte, vyhoďte.

9. návyk – rutiny

Řád a klid pocítíte tehdy, když si vytvoříte denní a týdenní rutiny. Například ranní rutina může zahrnovat pohled do kalendáře, kontrolu seznamů činností, úkolů, rozcvičku, práci na prioritním úkolu, následně vyřízení mailů. Večerní rutina může obsahovat revizi dne, zápis do deníku, přípravu na další den.

10. návyk – najděte svou vášeň

Vyhledávejte činnosti, pro které se dokážete nadchnout. Je důležité trvale hledat činnosti, pro které se dokážete nadchnout.

Nezapomeňte, že návyk vzniká opakováním po dobu 21–30 dní. Přejí vám, aby implementace těchto deseti návyků přinesla do vašeho života více prostoru, času a energie.

Jana Nováková

Ze zahraničí

SLOVENSKO

Modernizace lokomotiv řady 363

V současnosti má dopravce ZSSK Cargo zrekonstruované čtyři lokomotivy řady 363. Z nich dvě absolvovaly v minulém roce rekonstrukci řídicího systému a elektrické výzbroje a dvě jen řídicího systému. ZSSK Cargo plánuje do roku 2020 zmodernizovat všechny lokomotivy.

Martin Boháč

Personální oddělení odpovídá

Je pravda, že pokud začne strojvedoucí nosit brýle, je mu zneplatněna licence strojvedoucího?

Pár obdobných dotazů jsem na toto téma zaregistrovala a musím konstatovat, že zdravotní omezení strojvedoucího – nošení brýlí – není důvodem ke zneplatnění licence, ale v souladu se zákonem je důvodem k vydání nové pro změnu údajů v části 9b licence. Platnost je nastavena na 10 let ode dne vydání drážním správním orgánem, což je v České republice Drážní úřad, a v případě vydání duplikátu licence se její platnost neprodlužuje.

Je nezbytně nutné opakovaně zdůraznit pro všechny držitele, že mají nejen svá práva, ale i své povinnosti, stanovené v tomto případě zákonem o dráhách. Mezi ně patří oznamovací povinnost držitele licence vůči DÚ, například pokud dojde ke ztrátě nebo poškození licence, nebo i pokud **dojde ke změně údajů, které se uvádí v licenci strojvedoucího – změna příjmení, jména nebo změna ve zdravotním omezení**, v našem případě dotaz na nošení brýlí. V těchto případech vydá DÚ na základě písemné žádosti novou licenci strojvedoucího (se stejným číslem a dobou platnosti, a pokud žadatel nedoloží nové foto, tak i se stejným fotem). K žádosti o výdej licence při změně údajů musí strojvedoucí doložit kromě nové žádosti o výdej licence doklad o změně předmětného údaje (v případě změny ve zdravotním omezení doloží Posudek o zdravotní způsobilosti od lékaře pracovnělékařských služeb) a dále musí zaplatit správní poplatek (ve výši 500,- Kč) ve formě kolku.

Držitel licence má ale i povinnost vůči zaměstnavateli, kdy musí neprodleně oznámit na příslušném personálním pracovišti ČD Cargo veškeré změny s licencí související (např. vydání duplikátu licence).

Představenstvem společnosti ČD Cargo, a.s., byla s účinností od 1. 9. 2015 schválena 1. změna IN PERs-47-B-2014 „Příprava a výkon zaměstnání strojvedoucí“, ve které je zapracována nejen změna vyhlášky č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení (zveřejněná ve Sbírce zákonů č. 160/2015 částce 66, s účinností od 1. 7. 2015), ale i texty nových bodů. Ty se doplňují na základě srpnového jednání na DÚ, kde byla konzultována správnost postupu při změně údajů, které se uvádí na licenci strojvedoucího. Její úplné znění je zveřejněno na Portálu ČDC, odkaz: Interní normy – Platné interní normy – PER-personální – Směrnice.

Bc. Věra Drncová,
vedoucí personálního oddělení
odboru lidských zdrojů

Nový tunel přes Karpaty

Karpaty vždy představovaly výraznou terénní překážku při budování dopravní infrastruktury. Na území dnešní Ukrajiny, bývalé Podkarpatské Rusi, překonávaly jejich hřeben celkem tři železniční tratě.

V horských úsecích těchto jednokolejných tratí bylo vybudováno mnoho mostů a proražena celá řada tunelů. Nejzápadnější a zároveň nejmladší horskou trať otevřely v roce 1905 Uherské královské státní dráhy jako pokračování tratě Místní dráhy v údolí Uže. Trať měla charakter místní dráhy a svezení se po tzv. Podkarpatoruském Semmeringu se stalo oblíbeným turistickým cílem. Až po 2. světové válce byla trať elektrifikována a stala se tratí hlavní. V horském úseku byla v 70. letech minulého století její část z důvodu častých sesuvů přeložena. Uherské královské státní dráhy vybudovaly i nejvýchodnější trať vedoucí Jablonickým průsmykem, spojující oblast Potisi s městy Ivano-Frankivsk, Kolomyja a Černivcy. Pohraniční úsek této tratě mezi stanicemi Jasiňa (Körösmező) a Woronienka byl otevřen 15. dubna 1895.

Také geograficky prostřední a zároveň nejstarší „karpatskou“ trať otevřely pro veřejnost Uherské královské státní dráhy. Stalo se tak 5. dubna 1887, kdy se poprvé rozjely vlaky mezi stanicemi Svalava (Szolyva) na uherské straně



Stavba nového portálu u stanice Beskid

a Stryj v Haliči. V pohraničním úseku bylo vybudováno 5 mostů a 4 tunely, přičemž pohraniční jednokolejný tunel měří 1 756 metrů. Tunel v roce 1944 poškodila ustupující maďarská armáda a provoz přes Karpaty byl obnoven až po dvou letech, v roce 1946. V letech 1954 – 1956 byl sice tunel rekonstruován v souvislosti s elektrifikací tratě, ale dnes se stále více projevuje jeho špatný technický stav, kdy například v zimě činí velké obtíže zbavování se rampouchů vznikajících z vody zatékající do tunelu. S ohledem na intenzitu dopravy však tunel není možné dlouhodobě vyloučit z provozu.

Na trati V. panevropského železničního nákladního koridoru představuje

1 756 m dlouhý Beskydský tunel úzké hrdlo – je to jediný jednokolejný úsek na celé trati z Čopu do Lvova. Z tohoto důvodu rozhodly v roce 2007 Ukrajinské železnice (UZ) o výstavbě nového dvoukolejného Beskydského tunelu. Stavba byla zahájena v říjnu 2013 a jejím zhotovitelem je sdružení firem „Interbudmontazh“ vybrané v mezinárodním výběrovém řízení. Výstavba je financována především z prostředků Evropské banky pro obnovu a rozvoj (103 mil. eur) za přispění fondů Lvovské železnice (600 mil. UAH). Nový tunel bude 1 764 m dlouhý (včetně portálů 1 822 m), 10,5 m široký a 8,5 m vysoký. Je budován 182 m pod povrchem a projekt předpokládá výstavbu

49 bezpečnostních výklenků a instalaci 12 kamer. Třemi evakuačními koridory bude novostavba spojena se starým tunelem.

Stavba je prováděna tzv. novou rakouskou tunelovací metodou za použití nejmodernější stavební techniky. Trhací práce jsou prováděny v provozních přestávkách starého tunelu a po jejich dokončení musí být pečlivě zkontrolováno, zda nedošlo k jeho poškození. Objem betonu použitého při výstavbě by měl dosáhnout hodnoty 81 000 m³, železa na výztuže by mělo být použito více než 7 000 tun. Většina materiálu je na staveniště dopravována po železnici. Ostatně přírodní podmínky a absence odpovídajících silnic ani jiný způsob dopravy neumožňují.

Dokončení nového tunelu je nově plánováno na první čtvrtletí roku 2017 (původní termín 2016). Zda bude termín dodržen, není zatím jasné. V současné době je proraženo přes 1,4 km tubusu. Zdržení stavby může způsobit jak nejistá politická situace na Ukrajině, tak různé finanční machinace, které mohou pohltnout část peněz určených na výstavbu. Tuto možnost otevřeně připouští i některá ukrajinská média. Novostavba zvýší kapacitu tratě na 100 párů vlaků za den, umožní také zvýšit rychlost v bývalém hraničním úseku ze 40 na 60 – 70 km/hod.

Text a foto: Michal Roh

Historické vlaky v Orlických horách

Jízdní řád na rok 2015 připravil železniční fandům jednu „třešinku na dortu“. V období od 13. června do 19. září 2015 jezdil každou sobotu na trati z Letohradu přes Dolní Lipku do Hanušovic jeden pár historických vlaků.

Akci připravil Pardubický kraj ve spolupráci s Českými drahami. Vlaky mají zpopularizovat tuto pohraniční oblast široké veřejnosti.

Mnozí si jistě pamatují, že před několika lety byla trať Dolní Lipka – Hanušovice v podstatě odsouzena k zániku, neboť na ní nebyly objednány výkony v osobní dopravě a jedinou dopravu na této trati obstarávala akciová společnost ČD Cargo, avšak jen v úsecích Dolní Lipka – Červený Potok a Hanušovice – Podlesí.

Současné vedení Pardubického kraje ale vidí význam železniční dopravy v úplně jiném světle a trať Dolní Lipka – Hanušovice opět ožila vrčícími motorovými vozy. Zmíněný nostalgický

vlak má do těchto oblastí opět přitáhnout nejen bývalou, ale i novou klientelu. Nejde jen o požitek z jízdy historickými vozy. V okolí tratě je možné navštívit mnoho turistických zajímavostí, zejména objektů spojených s obanou naší vlasti před 2. světovou válkou, dále pak různá muzea a sportovní areály. Historický most u Červeného Potoka si dokonce „zahrál“ ve filmu z roku 1956 „Neporažení“, který byl věnován smutné kapitole našich dějin při opouštění pohraničí v roce 1938.

Pro jízdné v nostalgických vlacích platil tarif Český drah, na území Pardubického kraje platil tarif IREDO s příspěvkem na obnovu a údržbu historických lokomotiv ve výši 15 Kč. V sudé týdny jezdila v čele vlaků parní lokomotiva 423.009 nebo 464.008, v liché týdny historický motorový vůz řady 850. První vlak dne 13. června 2015 doprovázel sám hejtmán Pardubického kraje JUDr. Martin Netolický, Ph.D., v historické uniformě vojenského důstojníka z období první republiky.

V současné době zde stoupají i výkony ČD Cargo v nákladní dopravě. Kromě obvyklé nakládky dřeva v Červeném Potoku a v Podlesí je vzhledem k probíhající výluce mezi Bludovem a Postřelmovem nyní na trati z Ústí nad Orlicí přes Letohrad a Dolní Lipku do Hanušovic vedena odklonová vozba zásilek pro obsluhu tratí v oblasti Hanušovicka. Zmíněná přeprava dřeva pravděpodobně i nadále poroste v souvislosti s jeho odvozem po kalamitě, která nedávno postihla některé revíry kolem Hanušovic. Opět se potvrzuje, že na tak velké objemy přeprav je nejvýhodnější právě železniční doprava a skláníme se před prozíravostí předků, kteří dovedli železnou dráhu i do nepřístupných a mnohdy opuštěných území.

Doufáme, že i po skončení těchto odklonů a odvozu kalamitního dříví si trať Dolní Lipka – Hanušovice zachová svůj význam a jako pohraniční oboustranně zapojená dráha zůstane platnou součástí železniční sítě České republiky.

Jiří Vorel

Memoriál Strýčka Jedličky

Důležitou součástí fungování moderních firem je i jejich odpovědné chování vůči společnosti, v níž působí, tzv. Společenská odpovědnost firem.

Tu lze zjednodušeně charakterizovat vedle korektního vztahu k zákazníkům a dalším obchodním partnerům i pozorností k uspokojování požadavků ostatních zainteresovaných stran (občanů, organizací, sdružení, aj.) a k péči o životní prostředí. O tom, že ČD Cargo tuto stránku neopomíjí, svědčí například aktivní účast ve sportovně-charitativním projektu Memoriál Strýčka Jedličky, jehož je ČD Cargo dlouholetým hlavním partnerem.

Tento tradiční tenisový turnaj čtyřher, jehož 17. ročník se konal koncem léta na kurtech v pražské Stromovce, si opět po roce připomenul legendárního baviče Strýčka Jedličku, a to na místě, které měl možná nejraději – na tenisovém dvorci. Kromě vzpomínání se však jednalo především o prestižní sportovně-společenskou akci, setkání předních umělců, podnikatelů a dalších známých tváří našeho veřejného života. Hlavní tenisový turnaj VIP osobností se za mediální prezentace České televize konal 29. srpna 2015 na kurtech TK Sparta Praha.



Na fotografii jsou společně zachyceni Karel Štědrý (patron akce), prof. Tomáš Trč (přednosta ortopedické kliniky FN v Motole), Karel Bláha (I.S.C. SPORTS), Irena Fodorová (ředitelka Nadace Jedličkova ústavu) a Ivan Bednárik, předseda představenstva ČD Cargo.

Pro účastníky i návštěvníky byla opět připravena minivýstava nejceněnějších medailí a trofejí známých českých sportovců. Letos se těšil pozornosti fotbalista Antonín Panenka a jeho vzpomínky a trofeje z ME ve fotbale z roku 1976 a také hokejový olympijský vítěz z Nagana 1998 František Kučera, který se přišel pochlibit zlatou medailí.

Akce měla samozřejmě charitativní podtext a její výsledek podpořil Na-

daci Jedličkova ústavu a ortopedické oddělení FN v Motole. Předávání darovacích šeků se zúčastnil i předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik (na snímku). Letošní ročník byl navíc opět obohacen o turnaj tenisových nadějí, který probíhal již od pátku a byl realizován za podpory městské části Praha 7.

Zdeněk Šiler

Novinky ve VPN Family a podzimní akce s novou SIM

Se začátkem školního roku jsme pro vás snížili ceny za volání v tarifu MLUVÍM u VPN Family – O2. Nově tak budou zákazníci s tímto tarifem **volat úplně zdarma ve VPN síti Skupiny České dráhy**, a to jak na mobilní, tak i na pevné telefony 972xxxxxx. Dále snižujeme v tarifu MLUVÍM ceny volání do mobilní sítě O2 na 70 haléřů za minutu, do ostatních sítí je volání nově za 1,50 Kč za minutu.

Pokud si zákazníci do konce října objednají jakoukoliv novou

SIM ve VPN Family, v následujícím měsíci na ni obdrží slevu 50 Kč. Akce platí také při objednání SIM s Kačkou. Tu si mohou zákazníci nyní pořídit ve VPN Family – O2 i k tarifům MLUVÍM a BAVÍM SE. Pokud si objednají novou SIM s tarifem MLUVÍM nebo BAVÍM SE, a k ní SIM s Kačkou, získají slevu 100 Kč! Akce platí i ve VPN Family – VODAFONE. Více informací lze nalézt na portále <http://family.cdt.cz> po bezplatné a nezávazné registraci.

Výhodné tarify ve VPN Family – O2 nebo ve VPN Family – Vodafone si může každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a SŽDC objednat na portále <http://family.cdt.cz>. Je tu umístěna také kalkulačka pro srovnání cen za mobilní služby a přehledný ceník.

Už patnáct tisíc zaměstnanců s rodinami se připojilo do drážní rodiny VPN Family. Zeptejte se na to svého kolegy a ušetřete i vy!

Oslavy 150. výročí provozu trati Turnov – Neratovice – Kralupy nad Vltavou

V letošním roce uplynulo již 150 let od zahájení provozu na první trati společnosti Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy (německá zkratka TKPE) vedoucí z Kralup (dnes nad Vltavou) přes Neratovice do Turnova.

Jejím zprovozněním došlo k propojení průmyslového Liberecka s hlavní tratí StEG Praha – Drážďany a též

zvláštních jízdy historických vlaků. V sobotu i v neděli byly vypraveny dva parní vlaky z Turnova do Kralup nad Vltavou, jeden parní vlak z Prahy do Neratovic a Kralup nad Vltavou a zpět a dva parní vlaky z Kralup nad Vltavou do Turnova. Tyto jízdy ještě doplnily jízdy historických motorových vozů. Parní vlaky byly taženy lokomotivami 310.0134 „kafemlejnek“,



Zvláštní vlak Kralupy nad Vltavou – Turnov, vedený lokomotivou 310.0134, v Neratovicích

s tratí Buštěhradské dráhy Kralupy – Kladno, a tím i s kladenskými černohebnými doly. Tím si do té doby poměrně odlehle kraje zajistily snadnější odbyt svých výrobků i přísun surovin. V roce 1872 byla síť TKPE doplněna o odbočku z Neratovic do Prahy. Další rozvoj společnosti se uskutečňoval již pod hlavičkou nové firmy Česká severní dráha (BNB). Jistou zajímavostí je, že budova někdejšího ředitelství dráhy na rohu Hybernské a Dlážděné ulice je dnes sídlem generálního ředitelství SŽDC.

K tomuto významnému jubileu připravil Klub přátel železnic Českého ráje na víkend 5. a 6. září 2015 řadu

434.2186 „čtyřkolák“, 464.102 „bulík“ a 213.902 „béeska“. Motorová vozidla byla zastoupena vozy M 131.1081 „hurvínek“, M240.0056 „singrovka“ a lokomotivou T435.0111 „hektor“. Po oba víkendové dny probíhal v depu Turnov doprovodný program, včetně výstavy historických železničních i silničních vozidel. Výročí Trutnovsko-kralupské dráhy si samozřejmě připomněli i v dalších stanicích jubilující tratě, v Loukově, Mnichově Hradišti, Bakově nad Jizerou, Mladé Boleslavi, Kropáčově Vrutici, Neratovicích a Kralupech nad Vltavou.

Text a foto: Martin Boháč

Foto měsíce



Ještě v devadesátých letech minulého století bylo možné se na některých, zpravidla regionálních tratích setkat s tzv. smíšenými vlaky, neboli s nákladními vlaky s přepravou cestujících. V jejich čele bylo možné spatřit jak motorové lokomotivy, tak třeba motorové vozy řad M 131.1 nebo 810.

Jednalo se o zajímavé provozní řešení nákladní dopravy na tratích, kde by vedení samostatných „manipuláků“ nebylo efektivní. Do Bulletinu ČD Cargo připravujeme pojednání o historii smíšených vlaků a právě v této souvislosti bychom chtěli všechny návštěvníky našich stránek požádat o spolupráci. **Pokud máte doma zajímavé fotografie smíšených vlaků v parní nebo motorové trakci, uvitáme je na e-mailové adrese: michal.roh@cdcargo.cz. Vítány jsou i jakékoliv další postřehy nebo materiály na uvedené téma.**

Záříjové foto měsíce pořízené Petrem Kadeřávkem připomíná provoz smíšených vlaků na trati Opočno – Dobruška.