Cargovák
11
2015
Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Jaký bude rok 2016?

A není to jen řečnická otázka, je před námi nový obchodní rok a je nezbytné predikci pro příští rok také ekonomicky vyjádřit formou finančního plánu. Pro ekonomy to není zrovna lehký úkol – sestavit na základě reálného odhadu tržeb a požadavků osob odpovědných za jednotlivé nákladové položky plán pro rok 2016, který bude generovat dostatečné cash flow pro zajištění likvidity společnosti a financování nezbytných investic. Takto sestavený plán by měl být samozřejmě v souladu s dlouhodobou strategií společnosti a reflektovat očekávání vlastníků a externích financujících subjektů na zhodnocení jejich investice. Návrh podnikatelského plánu je v těchto dnech finalizován a bude v průběhu následujících týdnů předkládán k projednání orgánům společnosti.

Sestavení plánu je téměř vždy ovlivněno určitou mírou nejistoty a to i navzdory kontinuální snaze o detailnější plánování a užší vazbu mezi plánem tržeb a plánováním provozních kapacit. Zásadním cílem bude, a to nejen pro příští rok, eliminovat ztrátu objemu tržeb z přepravy a s tím spojenou ztrátu tržního podílu obecně. K tomu by měla přispět expanze naší společnosti na zahraniční trhy podpořená pro-růstovými investicemi do vozidlového parku a také další „akční“ pro-tržbová opatření zaměřená především na doposud ztrátový segment jednotlivých vozových zásilek. Vedení společnosti tak vedle stávajících obchodních aktivit zaměřuje pozornost na nové a v minulosti nerealizované přepravy v zahraničí nebo v tuzemsku. V našem regionu jsou to pak především přepravy dnes realizované mimo železnici. V kontextu připravovaného podnikatelského plánu je tak zřejmá snaha o navýšení objemu realizovaných přeprav.

Na nákladové straně je očekáván pozitivní dopad ze stávajících projektů týkajících se především oblasti provozu. Významný dopad do hospodaření může mít samozřejmě také výsledek kolektivního vyjednávání. Všechny tyto faktory však může naše společnost ovlivnit. Existují ale také rizika externí, makroekonomická jako např. výkonnost české, ale i globální ekonomiky, vývoj kurzu CZK vůči EUR a USD nebo cena ropy a elektřiny na světových trzích, která jsou z pohledu ČD Cargo v podstatě neovlivnitelná, i když jejich dopad do hospodaření ekonomové částečně eliminují uzavíráním derivátových obchodů. Bude velmi důležité pravidelně vyhodnocovat plnění plánu a umožnit tak managementu společnosti flexibilně reagovat na případné negativní odchylky, přijímat opatření k jejich eliminaci a opět nasměrovat společnost k plánované vyšší efektivitě.

Věřím, že ve všech úsecích uděláme maximum, aby rok 2016 byl rokem úspěšným.

Petra Čermáková

V dávné minulosti patřily vlaky s cukrovou řepou k běžnému podzimnímu obrázku na našich kolejích. Přepravy pro cukrovarnický průmysl tvořily v předválečném Československu až 14 procent všech objemů. Je proto velice pozitivní, že v září letošního roku byly po dlouhé přestávce zahájeny přepravy cukrové řepy ze střední a jižní Moravy do cukrovaru v Hrušovanech nad Jevišovkou. ČD Cargo se svojí nabídkou tak alespoň částečně porazilo konkurenční silniční dopravu a získalo tak nejméně 100 tisíc tun nových přeprav. Snímek **Martina Ševčíka** zachytil 27. září prázdnou soupravu po vykládce v cukrovaru mezi zastávkou Valtice a stanicí Boří Les.

Musíme plnit povinnosti vůči Národnímu bezpečnostnímu úřadu

Pozici bezpečnostní ředitelky zastává v akciové společnosti ČD Cargo Mgr. Daniela Hradecká. Povídali jsme si s ní nejen o tom, co tato funkce obnáší, ale i o dalších věcech souvisejících s bezpečností ČD Cargo.

Zastáváte funkci bezpečnostní ředitelky. Proč je tato funkce u ČD Cargo zřízena?

Po svém vzniku požádala společnost ČD Cargo, a.s., Národní bezpečnostní úřad o vydání osvědčení podnikatele pro přístup k utajovaným informacím stupně utajení Důvěrné. Po splnění podmínek stanovených zákonem č. 412/2005 Sb., o ochraně utajovaných informací a o bezpečnostní způsobilosti, ve znění pozdějších předpisů, bylo Národním bezpečnostním úřadem toto osvědčení podnikatele vydáno. Jednou z podmínek pro vydání osvědčení je i zřízení a obsazení funkce bezpečnostního ředitele. Tuto funkci může vykonávat statutární zástupce nebo osoba, která je statutárním zástupcem pověřena. Tato pověřená osoba musí být samozřejmě držitelem osvědčení fyzické osoby pro přístup k utajovaným informacím takového stupně utajení, pro který má společnost osvědčení vydáno. V naší společnosti je toto pověření v kompetenci osoby (ředitele odboru nebo vedoucí oddělení) v oblasti řízení krizového plánování a bezpečnosti.

Možná by bylo na místě říct, proč společnost ČD Cargo o vydání osvědčení požádala. Je to proto, že v naší společnosti jsou vykonávány činnosti, které souvisí se zpracováním utajovaných informací definovaných v nařízení vlády č. 522/2005 Sb. Jedná se o:

- seznamy a dokumentace dopravních staveb (objektů důležitých pro obranu a bezpečnost státu),
- průběh a parametry železniční sítě důležité pro obranu a bezpečnost státu, včetně plánů jejich technické ochrany a obnovy, a interní předpisy s tím související,
- údaje o zajištění speciálních přeprav a interní předpisy s tím související.

Mgr. Daniela Hradecká , bezpečnostní ředitelka ČD Cargo, a.s.

Co v praxi obnáší pozice bezpečnostní ředitelky?

Bezpečnostní ředitel na základě pověření statutárních orgánů plní povinnosti vůči Národnímu bezpečnostnímu úřadu v rozsahu zákona. Jde především o naplňování všech úkonů v oblasti ochrany utajovaných informací, které zahrnují administrativní bezpečnost, personální bezpečnost, průmyslovou bezpečnost, fyzickou bezpečnost, bezpečnost informačních systémů a v neposlední řadě kybernetickou bezpečnost.

V praxi přicházejí zaměstnanci společnosti nejvíc do kontaktu s problematikou personální bezpečnosti. Bezpečnostní ředitel vydává fyzickým osobám uvedeným v „Přehledu pracovních míst (funkcí) v ČD Cargo, a.s., u kterých je nezbytné seznamovat se s utajovanými informacemi“ tzv. Oznámení o přístupu k utajovaným informacím stupně utajení Vyhrazené. Na PJ a SOKV je pro vymezený okruh funkcí dle uvedeného přehledu možnost seznamovat se pouze s utajovanými informacemi stupně utajení Vyhrazené. Na centrální úrovni ČD Cargo a na výkonné úrovni v působení Řízení provozu Česká Třebová je určen seznam funkcí, u kterých je možné seznamovat se s utajovanými informacemi stupně utajení Vyhrazené a Důvěrné.

V oblasti průmyslové bezpečnosti spolupracuje bezpečností ředitel s vybranými odbory ČD Cargo, které mu poskytují informace nutné pro pravidelné i průběžné hlášení změn Národnímu bezpečnostnímu úřadu, které nastaly ve společnosti za určité období.

V oblasti fyzické bezpečnosti je povinností bezpečnostního ředitele zajistit, aby všechna požadovaná opatření odpovídala právním předpisům v oblasti ochrany utajovaných informací.

Pokračování na str. 2

Musíme plnit povinnosti vůči Národnímu bezpečnostnímu úřadu

Pokračování ze str. 1

Na základě projektů fyzické bezpečnosti byly vytvořeny tzv. zabezpečené oblasti, kde dochází k práci s utajovanými informacemi. Naše společnost má v současné době dvě zabezpečené oblasti stupně utajení Vyhrazené a jednu zabezpečenou oblast stupně utajení Důvěrné. Zde máme taky certifikovaný informační systém pro zpracování vlastních informací v utajovaném režimu.

Všechny oblasti práce s utajovanými informacemi podléhají kontrole ze strany Národního bezpečnostního úřadu, který vykonává státní dozor. Státní dozory, které se v naší společnosti zatím uskutečnily, nezjistily žádné nedostatky.

Jste zároveň vedoucí oddělení bezpečnosti a krizového plánování? Co vše máte na starosti?

Naše oddělení bezpečnosti a krizového plánování je součástí odboru lidských zdrojů a má označení O10/6. Kromě mě ho tvoří 7 kolegů – specialistů v oblasti bezpečnosti a specialista v oblasti bezpečnosti dat. Kromě agendy související s utajovanými informacemi se naše oddělení zabývá i řadou dalších činností.

Jednou z nich je oblast krizového plánování. Tato činnost vyplývá ze zákona o hospodářských opatřeních pro krizové stavy. V této souvislosti je naše společnost jmenována rozhodnutím předsedy Správy státních hmotných rezerv tzv. subjektem hospodářské mobilizace a je povinna zpracovávat „Plán opatření hospodářské mobilizace“. Z tohoto důvodu je také realizováno průběžné zpracování vojenské personální evidence zaměstnanců a pravidelné předkládání požadavků na zproštění výkonu mimořádné služby v případě mobilizace Krajským vojenským správám.

ČD Cargo je vázáno smlouvou o zabezpečení mobilizační poddodávky za krizového stavu mezi ČD Cargo a SŽDC. Jde především o realizaci přednostní přepravy materiálů ze skladů pohotovostních zásob do předurčených lokalit, vyčlenění hnacích vozidel a železničních nákladních vozů vybraných vozových řad, zajištění přednostního návozu nafty do předurčených lokalit apod. Dále naše oddělení zpracovává plány krizové připravenosti, které v podmínkách dle teritorií stanovují opatření k eliminaci možných rizik v případě vyhlášení krizových stavů (stav nebezpečí, nouzový stav, stav ohrožení státu, válečný stav).

Činností oddělení, se kterou se potkávají zaměstnanci naší společnosti nejčastěji, je vydávání služebních průkazů. Služební průkazy jsou zpracovávány na základě žádosti v personálním a mzdovém IS EGJE. V současné době disponuje naše oddělení tiskárnou na tisk průkazů, a tak se proti předcházejícím obdobím se významně snížila doba dodání nových služebních průkazů. Současně zabezpečujeme vydávání a tisk průkazů pro zaměstnance partnerských železničních dopravních podniků.

Důležitou část činnosti našeho oddělení tvoří oblast ochrany majetku společnosti. Využíváním služeb bezpečnostní agentury samostatně nebo ve spojitosti s instalací kamerových systémů došlo ke značnému snížení dopadů trestné činnosti na naši společnost.

V souvislosti s kybernetickým zákonem byla činnost oddělení rozšířena o oblast bezpečnosti informací. Tuto oblast v předchozím čísle více přiblížil kolega Bc. Josef Blažek.

Ve spolupráci s O7 také řešíte bezpečnost zásilek při přepravě. Jaká je v této oblasti situace?

S vedením odboru podpory prodeje jsme dlouhodobě v úzkém pracovním kontaktu. Cílem nastavených bezpečnostních opatření je chránit nejen majetek naší společnosti, ale samozřejmě i majetek našich zákazníků. Společně hledáme vhodné možnosti a způsoby ochrany zásilek při přepravě. Významnou úlohu sehrává nastavení činnosti zaměstnanců bezpečnostních agentur v nejvíce ohrožených lokalitách, kontrola zásilek při příjezdu i odjezdu v dané lokalitě apod., s cílem předcházení trestné činnosti. Důležitá je i spolupráce s Policií České republiky. Díky všem přijatým opatřením došlo v průběhu tohoto roku k zadržení pachatelů trestné činnosti, která spočívala především ve vykrádání přepravovaných vozidel nebo krádežích pohonných hmot.

Oproti předcházejícím rokům můžeme konstatovat podstatné snížení následků trestné činnosti.

Jak hodnotíte spolupráci s ostatními JOS a odbory generálního ředitelství?

Činnost našeho oddělení není možná bez spolupráce nejen s odbory generálního ředitelství, ale i JOS na výkonné úrovni. Významná byla spolupráce při identifikaci rizik a následné realizaci zabezpečovacích systémů v oblasti ochrany objektů společnosti a ochrany zboží zákazníků.

V oblasti bezpečnosti informací se úspěšně rozvíjí spolupráce s odborem procesního inženýringu. Už dlouhodobě funguje spolupráce s odborem podpory prodeje nebo odborem ekonomiky a finančního řízení, který nám poskytuje podporu při řešení otázek plánu nebo zadávací dokumentace.

Připravil: Michal Roh

Reorganizace v Praze-Malešicích

Česká pošta provozuje ve stanici Praha-Malešice sběrný přepravní uzel (SPU) neboli třídírnu zásilek, kterou prochází veškeré dopisy a balíky podané v Praze a středních Čechách.

Samozřejmě se zde též odbavují zásilky mířící do těchto míst. Množství zpracovaných zásilek v posledních letech narůstá, a to zejména díky rostoucí oblibě internetových obchodů. Před Vánoci projde rukama zaměstnanců tohoto střediska i přes 200 000 kusů zásilek za den. Malešická třídírna je jednou ze čtyř největších a nejdůležitějších v České republice. Každou noc jsou z vlečky Pošty Praha 022 vypraveny tři poštovní vlaky do Ostravy se zastávkami v Pardubicích a Olomouci. Tři vlaky z opačného směru zde jízdu končí.

Moderní vlečkové kolejiště je do celostátní dráhy napojeno ve stanici Praha-Malešice. Vlečka je vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením, výhybky může ovládat výpravčí nebo zaměstnanci posunu z pomocného stavědla. České poště patří tři dopravní koleje přímo ve stanici, které jsou zatrolejované a plně integrované do staničního kolejiště. Za běžného provozu se používají zejména pro vjezdy a odjezdy poštovních vlaků. Do prostoru třídírny je možné se dostat úvratí přes výtažnou kolej, která také patří k vlečce. Původní konfigurace vlečky s osmi manipulačními kolejemi postupně přestávala stačit trvalému nárůstu objemu zásilek, proto byla před krátkou dobou doplněna o kolej číslo 109 s dlouhou venkovní rampou. Některé z kolejí jsou vedeny až do odbavovací haly, nakládka a vykládka jsou tak prováděny v uzavřeném prostoru. Poštovní zaměstnanci jsou tudíž chráněni před vlivem počasí. Naprostá většina obsluh probíhá v noci. Denní obsluhy si Česká pošta objednává pouze při velkém počtu vozů. Avšak i počet těchto mimořádných obsluh postupně narůstá.

Stanice Praha-Malešice neslouží osobní dopravě, ale i přesto je důležitým bodem v rámci pražského železničního uzlu. Kříží se zde tratě Německo – Děčín – Praha - Uhříněves – České Budějovice, po níž jezdí zejména velké množství kontejnerových vlaků do a z terminálu společnosti Metrans, s tratí Česká Třebová – Kolín – Praha-Vysočany – Plzeň. Dále odtud vychází trať na bývalé nákladové nádraží Praha-Žižkov. Bývalé proto, že z dopravního hlediska jde řadu roků již jen o nákladiště. Touto tratí projíždí prakticky výhradně jen vlaky kontejnerové do a z terminálu

společnosti RCO–CSKD, dříve ČSKD–Intrans. Nutno dodat, že vlaky směřující na Žižkov dělají prakticky ve všech případech v Malešicích úvrať a přepřah mezi závislou a nezávislou trakcí, mnoho vlaků je zde nutno i postrkovat kvůli velkému sklonu, většinou dokonce dvěma lokomotivami. Přes stanici Praha-Malešice proudí i jednotlivé zásilky mezi libeňským seřaďovacím nádražím a oběma kontejnerovými terminály, jakož i ostatními stanicemi v okolí. Připojení vlečky Pošta Praha 022 jen zvyšuje důležitost této stanice pro naši společnost.

Obsazení stanice Praha-Malešice zaměstnanci ČD Cargo bylo řadu let měněno jen v malých detailech. Pro komerční odbavení zásilek zde byla v omezené pracovní době nákladní pokladna a nepřetržitě obsazené pracoviště tranzitéra-přípraváře. S ohledem na množství vlaků, u nichž se prováděly prohlídky, zde bylo i nepřetržitě obsazené stanoviště vozmistra. Posun obstarávala četa sestávající z vedoucího posunu a posunovače. Již v roce 2013 byla zrušena nákladní pokladna a její práce přenesena do pokladny Praha-Žižkov. Posunová četa byla na denní směny oslabena zrušením posunovače. V tomto roce jsme po důkladných úvahách přistoupili k dalším změnám v obsazení stanice.

Důkladnému posouzení bylo podrobeno pracoviště vozmistra. Zákazník RCO–CSKD v předchozím roce dohodl s ČD Cargo a SŽDC vozbu vlaků, které přesahují užitečnou délku kolejí ve stanici Praha-Malešice. Podmínkou SŽDC bylo, že vlaky budou mít v Malešicích minimální pobyt. Nebylo tedy možné zde nadále provádět technické prohlídky. Původní předpoklad, že většina prohlídek se přesune na nákladiště Praha-Žižkov, kde je budou provádět malešičtí vozmistři, se ukázal jako nereálný. Na Žižkově je provozních málo kolejí a ne vždy je zde k dispozici lokomotiva potřebná pro provádění zkoušky brzdy. Naproti tomu dojezdové vlaky zejména z Německa musely velmi často čekat na přepřah a postrk v Praze-Libni, a proto vedoucí směn nařizovali provádění technických prohlídek právě tam.

Text a foto: Martin Kašpar

Dokončení v příštím čísle

Tři otázky pro...

Ing. Lenku Štilipovou
vedoucí skupiny obchodu SOKV Ústí nad Labem

Přiblížila byste nám činnost skupiny obchodu v SOKV Ústí nad Labem?

Skupina obchodu je v rámci SOKV Ústí nad Labem začleněna do oddělení ekonomiky, ale dalo by se říci, že jsme servisem pro celé „depo“. Uzavíráme odběratelsko-dodavatelské smluvní vztahy, vystavujeme objednávky na veškeré služby. Spektrum smluvních vztahů je skutečně široké – počínaje smlouvami nebo objednávkami na opravy budov, kolejiště, strojních zařízení, přes smlouvy na opravy a nákup náhradních dílů nebo provedení oprav kolejových vozidel, až ke smlouvám na závodní stravování, úklid nebo praní pracovních oděvů. S vystavováním objednávek a uzavíráním smluv úzce souvisí zpracování podkladů pro měsíční uzávěrku, to znamená, že každou službu na objednávku nebo smlouvu musíme přijmout v účetním systému SAP MM modulu. Vyřizujeme také poptávky a objednávky od jiných externích subjektů, kterým nabízíme naše služby v případě dostatku kapacit.

Skupina dále zajišťuje zpracování agendy škodních událostí. Sepisuje protokoly o projednání škody, dohody o srážkách ze mzdy, hlášenky a usnesení o ostatních škodních událostech a připravuje podklady pro oddělení provozních podmínek O13/2 na generálním ředitelství.

Zmínila jste se o uzavírání smluv. Jakým způsobem přistupujete k výběru obchodních partnerů – dodavatelů?

Základní „kuchařkou“ naší práce je interní norma ORs5-A-2008 „Metodika výběru zadavatele“. Každému uzavření smlouvy tak předchází „Záměr“ a teprve po jeho schválení příslušnými povinnými odbory centrály může být vyhlášeno výběrové řízení. Bohužel musím říci, že celý administrativní proces je někdy dosti zdlouhavý a my často potřebujeme reagovat ihned. Výběr dodavatelů je prováděn buďto formou elektronické aukce přes portál PROebiz, nebo klasickou obálkovou metodou. První způsob volíme zejména u nákupů zboží či oprav náhradních dílů ŽKV a je pravdou, že tak lze dosáhnout výrazného snížení ceny dodávaného zboží či oprav. Pro každé výběrové řízení je dopředu ustanovena komise, ve které zasedají jak zástupci SOKV, tak zástupci povinných oddělení centrály. Formou objednávky realizujeme služby a nákupy do 100 tisíc Kč, vše nad 100 tisíc Kč je podchyceno uzavřením smlouvy.

Zajišťujeme také likvidace nepojízdných nákladních vozů, opět formou klasického výběrového řízení. Zde však vyhrává nejvyšší cenová nabídka.

Jak realizujete prodej služeb SOKV?

Od externích zákazníků chodí poptávky na různé opravy železničních vozů a lokomotiv. Velký zájem je například o náš podúrovňový soustruh na reprofilaci dvojkolí. Ten je ve velké míře využíván i mateřskou společností ČD, a.s. Vždy, když obdržíme poptávku po opravárenských službách, prověříme naše kapacity a informujeme se na odboru podpory prodeje, zda poptávaný výkon není v kolizi s naší obchodní strategií (jedná-li se o provozovatele drážní dopravy na vlastní licenci). Před sjednáním smlouvy nebo přijetím objednávky také pečlivě posuzujeme platební morálku zákazníka.

Připravil: Michal Roh

Konference ČD Cargo v novém hávu

Na úvod nového obchodního roku se konalo ve dnech 22. – 23. října 2015 v hotelu Galant v Mikulově tradiční setkání managementu ČD Cargo, obchodních manažerů, provozních pracovníků a zahraničních zástupců s nejvýznamnějšími obchodními partnery a zákazníky. Stěžejními tématy konference byla tarifní a cenová politika ČD Cargo, a. s., na rok 2016 a obchodní strategie ČD Cargo na další období.

Tradice pořádání těchto konferencí má již více než 10letou historii. Poprvé se uskutečnila v roce 2004 v Luhačovicích (tehdy ještě nákladní doprava ČD Cargo jako součást ČD). Od té doby se konference konala pravidelně v Krkonoších, Špindlerově Mlýně, a to konkrétně v hotelu Harmony Club.

Při přípravách letošního, v pořadí již 12. ročníku se vedení ČD Cargo rozhodlo ke změně dosavadní koncepce konference a i ke změně místa konání. Konferenční pobyt byl zkrácen pouze na jednu noc a programový blok zúžen na témata úzce související s hlavním cílem konference, kterým je představení obchodní a cenové politiky ČD Cargo na rok 2016. Jako předvoj celého konferenčního bloku bylo nově zařazeno i zasedání Drážního klubu Svazu spedice a logistiky ČR, jehož jsou právě mnozí účastníci konference členy.

Důvody těchto změn nejsou samoúčelné. Jde především o zefektivnění celého konferenčního programu. Nezanedbatelná je i časová úspora a v neposlední řadě i úspora nákladů. Za změnou lokality byla snaha nejen zlepšit dopravní dostupnost, a to především partnerům ze středních a východních oblastí republiky či ze Slovenska, ale i přiblížit další z překrásných koutů České republiky, jakým bezesporu Mikulov a celá Pálava jsou. Cílem konference je nejen zahrnout účastníky důležitými informacemi a prezentacemi z nejvýznamnějších profilových činností společnosti, seznámit je s obchodní a cenovou strategií na nastávající obchodní rok, ale i vytrhnout je z běžného prostředí a vytvořit podmínky pro neformální setkání.

Konference patří, vedle účasti na významných dopravně-logistických veletrzích a pořádání sportovně-společenských eventů, mezi nejdůležitější marketingové akce na podporu aktivní obchodní politiky ČD Cargo. O účast na ní je tradičně velký a neustále stoupající zájem. Letos tak byl registrován rekordní počet přes 100 účastníků z řad nejvýznamnějších zákazníků a obchodních partnerů ČD Cargo z přibližně 60 firem.

Průvodcem konference byl zkušený rozhlasový moderátor Jan Kovařík, který se svého úkolu, stejně jako před dvěma lety, zhostil naprosto bravurně. V úvodu přivítal nejen všechny obchodní partnery a zákazníky, ale také kompletní představenstvo ČD Cargo v čele s jeho předsedou Ivanem Bednárikem, doplněné o dalšího člena vrcholového vedení společnosti, finančního ředitele Martina Šimka. Mezi vzácnými hosty byli premiérově i členové dozorčí rady ČD Cargo.

V úvodním slovu předseda představenstva Ivan Bednárik přivítal všechny přítomné a zároveň poděkoval obchodním partnerům za dosavadní spolupráci. Stručně zhodnotil svoje dosavadní působení v čele ČD Cargo od svého nástupu v listopadu 2014 a připomněl důležité projekty a kroky, které si při svém nástupu vytyčil pro zkvalitnění služeb ČD Cargo. Závěrečnými slovy: „Pojďte s námi pracovat dále na společné prosperitě“, vyzval všechny obchodní partnery k oboustranně prospěšné spolupráci i do budoucna.

Poté pokračoval částí věnovanou ohlédnutí za obchodním rokem 2015. Zmínil významné události právě končícího roku z hlediska ČD Cargo a jejich dopad na hospodaření ČD Cargo. Věnoval se i jednotlivým komoditám a zdůraznil, že se neustále rozšiřuje sortiment komodit, které se vyplácí převážet po železnici.

Před odpolední přestávkou na kávu následovaly dvě prezentace externích přednášejících. První téma s názvem „Česká ekonomika v globálním kontextu: Kde jsme a kam kráčíme?“, prezentoval hlavní ekonom Deloitte Advisory, s.r.o., pan David Marek. Společnost Deloitte poskytuje služby v oblasti auditu, daní¨, finančního a právního poradenství klientům v celé řadě odvětví veřejného a soukromého sektoru. V úvodu své prezentace se věnoval vývoji ekonomiky, a to nejen v globálním měřítku, ale zejména s akcentem na vývoj ekonomiky eurozóny a střední Evropy. Podrobněji pak rozebral vývojové trendy nejdůležitějších ekonomických ukazatelů, jako např. HDP, zaměstnanosti, inflace a dalších. V další části věnované měnové politice byly nejzajímavější informace o zásazích České národní banky do vývoje kurzu eura a jeho dopadu na ekonomiku. V závěru velice zajímavé přednášky David Marek rozebral potenciál růstu české ekonomiky z dlouhodobého pohledu.

Závěrečná prezentace první části programového bloku konference se pak opět tematicky více přiblížila nákladní železniční dopravě. Jiří Witiska, ředitel odboru operativního řízení a výluk SŽDC, s.o., ji nazval „Železniční infrastruktura pro nákladní dopravu – strategie a cíle SŽDC“. V první části se věnoval plánované výlukové činnosti v roce 2016, a to nejen na síti SŽDC, ale i v některých sousedních státech. Ve druhé pak nastínil prioritní úkoly SŽDC pro příští období, z nichž nejvíce všechny přítomné zaujaly plánované kroky k zajištění zvýšení konkurenceschopnosti nákladní železniční dopravy. Zejména přednáška Jiřího Witisky byla i hlavním tématem následující diskuze.

Po přestávce všichni přítomní již netrpělivě očekávali stěžejní informace o tarifní a cenové politice ČD Cargo na rok 2016. Ještě předtím však s další prezentací vystoupil i třetí externí přednášející. Advokát Tomáš Tyll, partner advokátní kanceláře Vyroubal Krajhanzl Školout, s.r.o., je nejen specialistou na právo občanské, obchodní, pojišťovací, právo ochrany osobních údajů a duševního vlastnictví, ale také na právo železniční. Kromě toho je i vášnivým příznivcem modelové železnice, což dokládal i svým originálním oblekem – replikou prvorepublikové železničářské uniformy. Především však posluchače zaujala jeho prezentace s názvem „Hospodářská soutěž v drážní dopravě a přístup na drážní infrastrukturu“. Připomněl základní právní regulaci hospodářské soutěže v drážní dopravě. Podrobněji se věnoval pojmu kartel a dalším případům narušení hospodářské soutěže v sektoru drážní dopravy. V části věnované přístupu na infrastrukturu se zaměřil zejména na problematiku vleček.

Poté již následovala hlavní část konference – představení tarifní a cenové politiky ČD Cargo pro rok 2016, a to v režii ředitele odboru podpory prodeje Michala Roha. V úvodu připomněl, že tarif ČD Cargo, který stanoví podmínky pro přepravy vozových zásilek dopravcem ČD Cargo, je vzhledem k současnému znění licence ČD Cargo neveřejným dokumentem. Před oznámením očekávané informace o výši cen na rok 2016 rozebral faktory ovlivňující cenovou politiku, k nimž patří zejména dlouhodobá ztrátovost v segmentu jednotlivých vozových zásilek včetně zachování její celosíťové obslužnosti a v nemalé míře i rozsáhlá výluková činnost s dopadem na kapacity ČD Cargo. Vyhlášené navýšení cen pro rok 2016 o 2% potom v sále příliš rozruchu nevyvolalo, neboť většina zákazníků má zkušenosti s individuálním přístupem při tvorbě cen s ohledem na dlouhodobé obchodní kontrakty a zejména garanci přepravních objemů.

Závěrečné slovo odborné části konference připadlo na Bohumila Rampulu, člena představenstva pověřeného řízením úseku obchodu, který představil obchodní strategii ČD Cargo na další období. Zdůraznil, že strategickým cílem ČD Cargo je zachovat si vedoucí pozici na trhu železniční nákladní dopravy v České republice a ve středoevropském regionu a současně být efektivní, zákaznicky orientovanou společností. Tomu odpovídají i dílčí stanovené cíle – udržení tržního podílu v segmentu ucelených vlaků, rozšíření teritoriální působnosti, aktivní obchodní politika ve vztahu k jednotlivým vozovým zásilkám či nové technologie a možnosti. V závěrečné části představil připravované zprovoznění zákaznického centra s hlavním cílem zefektivnění procesu skloubení požadavků zákazníků s možnostmi ČD Cargo a stanovení priorit obchodních případů při mimořádných situacích. Zákaznické centrum, které bude součástí obchodního úseku, se tak stane důležitým komunikačním kanálem mezi zákazníkem a provozním úsekem ČD Cargo.

Bohumil Rampula po svém vystoupení poděkoval všem účastníkům konference za pozornost a zároveň tak ukončil oficiální pracovní část konference.

Tím však programový scénář zdaleka nekončil. Je zcela nasnadě, že v centru pálavské vinařské oblasti bylo zaměření společenského večera jednoznačné. Degustace vín s odborným výkladem sommelierů, vyhlášené dobroty moravské kuchyně či možnost si zazpívat s moravskou cimbálovkou, to vše bylo návštěvníkům hotelového sklípku k dispozici až do časných ranních hodin.

Podle prvních ohlasů účastníků konference již v samotném průběhu konference či při pátečním loučení při odjezdu se nový koncept i lokalita všem líbily, a těší se příští rok na shledanou. My jim již nyní můžeme slíbit, že při přípravách dalšího ročníku uděláme opět vše pro jejich spokojenost.

Rostislav Horák
Zdeněk Šiler

Pískování na lokomotivách

Pískovací zařízení na lokomotivách plní důležitou funkci za snížených adhezních podmínek, kdy pomocí písku sypaného pod dvojkolí je snižována náchylnost k prokluzu.

Zajistit, aby se písek sypal pod kola rovnoměrně, je poměrně složité, protože nezřídka dochází k jeho navlhnutí, případně zamrznutí, a tím ke zneprůchodnění cesty ze zásobníku na kolejnici, případně také k těžce kontrolovatelnému výsypu nestandardního množství písku. V minulosti bylo uplatňováno pravidlo „čím více písku, tím lépe“, ale s vývojem zabezpečovacího zařízení a tím zachování funkčnosti kolejových obvodů se ukázalo, že je potřeba množství písku naopak eliminovat.

Doposud používaná konstrukční řešení, která jsou stará 20, 30 a více let, velmi obtížně dokáží nové podmínky splnit. Proto i při provozní údržbě je stavu a funkčnosti pískovacího zařízení na lokomotivách věnována velká pozornost.

Společnost Tribotec vyvinula systém, který by měl tyto potíže snížit na minimum. Jedná se o moderní, ekologicky šetrný systém, který svým pneumatickým způsobem řešení zajišťuje vysokou provozní spolehlivost. Zároveň vylučuje jak jednorázový, tak i kontinuální výsyp písku u všech aktivovaných či neaktivovaných písečníků nad stanovenou normu, tedy nadměrné pískování. Zařízení zajišťuje spolehlivé zvýšení koeficientu přilnavosti (adheze) mezi kolem a kolejnicí při rozjezdu a brzdění vozidla. Tím zvyšuje aktivní bezpečnost vlakové soupravy. Pracuje na principu rozemílání použitého pískového granulátu, který jak na kole, tak na kolejnici vytváří tzv. „písková hnízda“, která jsou ve smyslu pískovacího účinku využívána i následnými koly soupravy a brzdí bez protiskluzového efektu.

Pohled na pískovací zařízení TRIBOTEC

Pískovací zařízení se skládá z dávkovače s elektrickým vytápěním připojeného ke každému zásobníku písku a ze soustavy dopravních hadic s vytápěnou výsypnou trubicí. Dávkovač písku je po celou dobu aktivovaného vozidla temperován topným tělesem, umístěným uvnitř dávkovače. Zásobník písku je profukován teplým vzduchem, procházejícím přes topné těleso umístěné uvnitř dávkovače. Vytápění a profukování snižuje vlhkost a v nepříznivých klimatických podmínkách zabraňuje zamrzání a případně vlhnutí a zhutnění písku. Topné těleso ve výsypné trubici zabraňuje tvorbě kulovitých námrazků na konci trubice tím, že je výsypná trubice během provozu temperována. Zařízení se dosazuje místo původního pískovacího zařízení a využívá původní přívody vzduchu.

Pískovací zařízení od firmy Tribotec je u ČD Cargo již nainstalováno z výroby na řadě 363.5 a na lokomotivě 742.701 a zatím se nevyskytly žádné signály o problémech. Nyní bylo nainstalováno na lokomotivu řady 742 k ověření provozu a možnosti instalace na dalších řadách lokomotiv. Věříme, že se v praxi toto zařízení osvědčí a bude moci být postupně dosazeno na další stroje řady 742 – nejpočetněji zastoupené řadě v ČD Cargo, čímž dojde k posílení bezpečnosti a spolehlivosti železničního provozu.

Text a foto: Milan Neumann

Připravované změny informací v katalogu nákladních vozů ČD Cargo – 2. díl Ealos-t

V dnešní druhé části představíme nový čtyřnápravový železniční vůz řady Ealos-t (viz obrázek 1). Na konci předešlého a začátkem tohoto roku dopravce ČD Cargo zařadil do svého vozového parku celkem 140 těchto vysokostěnných vozů.

Vůz Ealos-t

Nákladní vůz vznikl přestavbou z vozové řady Eas 066 a u dopravce ČD Cargo slouží přednostně pro přepravu dřevěné kulatiny o délce 2 až 4 metrů. Vůz je však také ideální pro přepravu bukového dříví, které nebývá zcela rovné a u kterého je v mnoha případech velmi komplikované dodržet příslušná ustanovení Nakládací směrnice 2.1. Kostra spodku je svařovaná konstrukce z plechů, válcovaných profilů a široké oceli. Skříň vozu je provedena jako svařovaná konstrukce s kontinuálním horním rámem. Horní boční pásy jsou mezi sebou spojeny dvěma čelními příčkami. Boční stěny jsou zesíleny pomocí vnitřních, rohových a dveřních sloupků. Pro lepší využití (obdobně jako u vozů Roos a Laaps, Laaps-y) byly čelní stěny zvýšeny nástavbou do profilu G1. Čelní klapky byly přivařeny a zesíleny stojinami mezi horním rámem a rohovými sloupky. Podlahu vozu tvoří dřevěná prkna o tloušťce 45 mm zakryté ocelovým plechem o tloušťce 3mm přivařeným k bočnici prostřednictvím příložek a v prostoru dveří upevněný pomocí šroubu k rámu vozu.

Na voze jsou umístěna vázací oka (Ø 16 mm) a integrované prostředky pro dodatečné zajištění nákladu. Při ložení nad boční stěny je na jedné straně podélníku vozu 12 těchto prostředků (napínací zařízení s popruhem ExTe Fabriks AB o délce 9 m se jmenovitou pevností při přetržení 4 000 daN). Z druhé strany vozu jsou umístěna oka pro nasazení trojúhelníkového oka popruhu. Popruh je v základní poloze namotán na cívce a trojúhelníkové oko je zavěšeno na háčku nad napínacím zařízením pozice.

Zajištěné napínací zařízení a oko pro upnutí konce popruhu

Napínací zařízení lze ovládat dvěma způsoby:

Otvor pro montážní páku

1) Pomocí montážní páky (viz obrázek 3), která je v počtu dvou kusů umístěna ve schránkách u rohových sloupků vždy na straně vozu. Montážní páka se zasune do postranního otvoru v čepu. Poté otáčením západky a zaklesnutím pojistky západky dojde k upnutí popruhu.

2 Pomocí šestihranu (28 mm) umístěného na druhém konci čepu napínacího zařízení (viz obrázek 4). Otáčením západky a zaklesnutím pojistky západky dojde k upnutí popruhu.

Stanislav Hamouz

Šestihran

Základní přepravně-technické údaje o voze:

Interval vozu (5.– 8. pozice čísla vozu) číselník FISCH 5931, 5946

Řada vozu	Ealos
Typ vozu	Ealos-t 058
Výměnný režim	RIV

Číslo vozu, zařaditel vozu a VKM 31 80 5931 xxx-x D-CDC

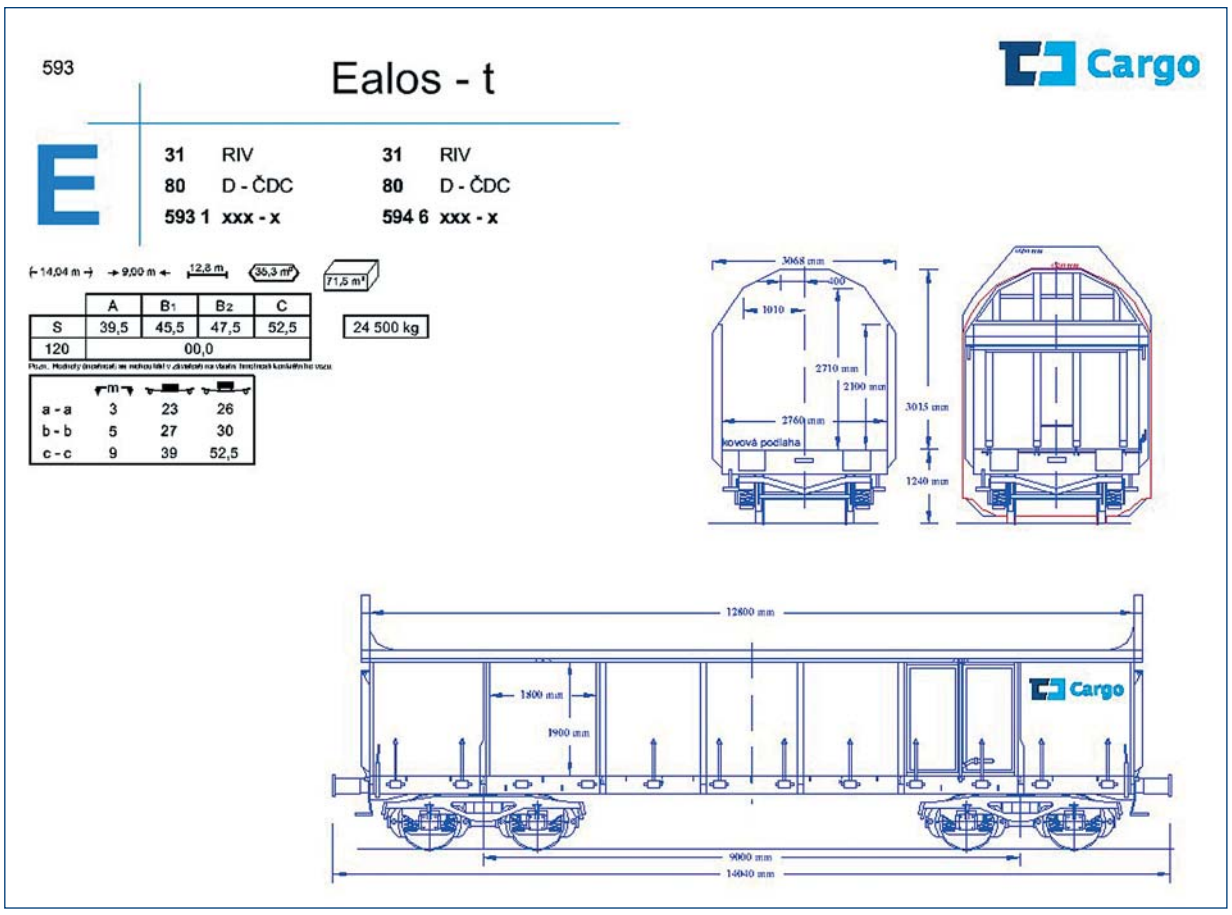
Délka vozu přes nárazníky	14 040 mm
Vzdálenost otočných čepů podvozků	9 000 mm
Rozvor podvozků	1 800 mm
Ložná délka	12 800 mm
Ložná šířka	2 760 mm
Ložná výška	2 095 mm
Ložná plocha	35,3 m ^{2}
Ložný objem	72,0 m^3
Výška podlahy prázdného vozu	1 240 mm
Hmotnost prázdného vozu	21 500 – 24 500 kg

Nejvyšší dovolená hmotnost na nápravu při rychlosti 100 km/h 19,25 t

Nejvyšší dovolená hmotnost na nápravu při rychlosti 120 km/h pouze prázdný vůz

Maximální ložná hmotnost pro tratě A (režim S)	39,5 t
Maximální ložná hmotnost pro tratě B (režim S)	45,7 t
Maximální ložná hmotnost pro tratě C (režim S)	52,5 t

Dveřní otvor–boční stěna: 2 ks dveří na každé straně vozu (šířka 1 800 mm, výška 1 900 mm)



Grafická podoba typového listu zahrnující nový schématický náčrtek nákladního vozu Ealos-t v katalogu nákladních vozů ČD Cargo.

Možnosti konverze systému 3 kV ss na systém 25 kV/50 Hz v podmínkách České republiky

Úvod

V současné době, při vzrůstajícím zatížení hlavních tratí intenzivní a rychlou osobní dopravou, jsou i na nákladní dopravu – pokud ta chce zůstat konkurenceschopná a obstát na přepravním trhu – kladeny vysoké nároky, o kterých minulé generace železničářů neměly ani zdání. Nejdůležitější podmínkou úspěchu je vyhovět nárokům na využití kapacity silně zatížených hlavní tratí. Máme na mysli vyrovnání, nebo alespoň přiblížení dynamiky jízdy nákladního vlaku s dynamikou jízdy vlaku osobního. Klíčových podmínek k dosažení tohoto úspěchu je několik. Kromě kapacitního a spolehlivého zabezpečovacího zařízení jsou to především dostatečně výkonné lokomotivy a k nim přivedený dostatečný výkon v každém místě tratě.

Nároky na zabezpečovací zařízení jsou jednoznačně definovány v Dopravní politice, konkrétně článku 4.4.2.1., věnovanému hlavním zásadám rozvoje železniční sítě. Zde se hovoří o tom, že zabezpečovací zařízení musí na výjezdech z železničních uzlů umožňovat následné mezidobí dvě minuty. S touto podmínkou dnes celkem není problém. Jiná je otázka napájení hnacích vozidel a přivedení dostatečného výkonu k nim. Podle výpočtů standardních sestav trolejového vedení dle předpisu D24 (viz níže) je elektrické mezidobí u stejnosměrné soustavy cca o 40 % delší než u střídavé soustavy. Zmíněného parametru dvě minuty lze tedy snáze dosáhnout se standardním trakčním vedením u střídavé soustavy, v případě stejnosměrné soustavy je nutno instalovat několikanásobné zesilovací vedení.

Ztráty ve vedení, pokles napětí v troleji a omezení výkonu hnacího vozidla

Stejnosměrný systém narážel na výkonové limity, které jsou dány omezenou velikostí proudu přenositelného trolejovým drátem a sběračem lokomotivy, vždy. Tyto limity se ale v dnešní době již staly kritickými, neboť soudobé elektrické lokomotivy disponují dvoj až trojnásobným výkonem oproti starším strojům. Výkonové úrovně nejsou samozřejmě žádným svévolným rozmarem výrobců, ale jsou provozní nezbytností, nutnou k provozování výkonné a efektivní železniční nákladní dopravy.

Zatímco donedávna na tratích SŽDC dominovaly v nákladní dopravě lokomotivy o výkonu 2 000 – – 3 000 kW, moderní lokomotivy řad 386 (Bombardier Traxx), 189, 193, 1216 (vše Siemens) nebo 380 (Škoda) disponují výkonem 5 600 – 6 400 kW; nehledě na to, že běžně provozovaná dvojice lokomotiv 363.5 dosahuje standardně výkonu ještě vyššího. Za účelem snižování rozdílu mezi dobou obsazení traťového úseku vlaky EC/R a vlaky Nex/Pn a především využití minimálního možného elektrického mezidobí (to je dáno instalovaným zabezpečovacím zařízením a maximální hustotu provozu na trati) a z toho plynoucího vyššího využití tratí je nutné dosahovat nákladními vlaky rychlosti až 100 km/h v co nejkratším čase od rozjezdu. Z toho plyne, že dnešní lokomotivy pro nákladní vlaky potřebují v pásmu rychlostí 0 – 100 km/h využívat svého plného instalovaného výkonu až 6,4 MW, a to až k dosažení ustálené rychlosti 100 km/h. A zatímco u střídavé soustavy prochází trakčním vedením při výkonu 6 000 kW a napětí 25 kV proud 240 A, u stejnosměrné soustavy 3 kV dosahuje tato hodnota 2 000 A.

Martin Boháč

Dokončení v příštím čísle

Představujeme profese ČD Cargo (10) – komandující

Ani v listopadovém čísle Cargováku nebude chybět článek představující další zaměstnání. Tentokrát se zaměříme na zaměstnání komandující (KZAM 43237), které je organizačně zařazeno v PJ.

Příklady pracovních činností v tomto zaměstnání:

- sestavuje rozvrh směn a vede evidenci a přehled o výkonech zaměstnanců,
- organizuje a řídí činnosti při obsazování směn v provozu, hospodaří a zodpovídá za evidenci pracovní doby zaměstnanců,
- pořizuje data do informačních systémů,
- řídí a koordinuje organizační potřeby a možnosti jejich řešení.

Pro zařazení do tohoto zaměstnání je jako nejnižší doporučené úplné střední všeobecné vzdělání. Odborná způsobilost **komandující** je v základní struktuře stanovena zkouškami VKom-4 Komandující. Z hlediska zdravotní způsobilosti je zaměstnanec posuzován dle zařazení do kategorie pracovního rizika 1 (stanovené vyhláškou č. 432/2003 Sb.). Zaměstnancům, kteří jsou zařazeni do zaměstnání **komandující,** přísluší dle Katalogu zaměstnání tarifní stupeň 10 (základní měsíční tarif ve stupnici 0 v tarifním stupni 10 je 23 250,–Kč. Průměrná měsíční mzda vyplacená v tomto zaměstnání za období leden – říjen 2015 je ve výši 27 321,-Kč. V zaměstnání **komandující** je zařazeno 46 zaměstnanců; 39 žen a 7 mužů. Věkový průměr je 49 let.

O rozhovor jsme požádali paní **Vlastu Beranovou**, která pracuje na železnici od roku 1994 a dnes je organizačně zařazena na pracovišti PP Lovosice, PJ Ústí nad Labem.

S pracovní náplní komandující jsme se seznámili v úvodní části článku. Čím je však specifická práce v PP Lovosice?

Základem je samozřejmě plánování směn všech zaměstnanců našeho provozního pracoviště, kterých je celkem 92. Všem těmto zaměstnancům vedu průběžně docházku, abych na konci měsíce mohla včas udělat sumář a odeslat uzávěrku. Při plánování směn musíme efektivně hospodařit s pracovní dobou zaměstnanců a samozřejmě respektovat všechna ustanovení zákoníku práce a také podnikové kolektivní smlouvy. To se týká jak zaměstnanců v turnuse, tak tzv. leťáků. Mimo výše zmíněné vedu

Vlasta Beranová

elektronickou knihu normálií, vydávám stravenky, objednávám a vydávám kancelářské prostředky nebo prostředky BOZP. Ve spolupráci s personalisty upozorňuji zaměstnance na termíny lékařských prohlídek, zajišťuji školení apod. Spolupracuji na inventuře majetku, včetně nákladních vozů. Důležitá je pro mne těsná spolupráce s vedoucím provozního pracoviště.

Určité specifikum představuje plánování směn a vedení docházky pro zaměstnance skladu v Lovosicích, kde je značná fluktuace v profesi manipulační dělník.

Jaké byly Vaše začátky jako komandující?

Dříve jsem pracovala jako skladník přepravy a první půlrok pro mne byl opravdu náročný. Asi nejvíc jsem se bála komunikace s lidmi. Nevěděla jsem, zda se dokážu poprat s kombinováním různých variant obsazení směn apod. Musela jsem se také naučit řešit konfliktní situace a věřte mi, že jich, s ohledem na odlišnost lidských povah, v provozu není málo. Od počátku jsem věděla, že to nebude jednoduché, ale brala jsem to jako zajímavou výzvu. A doufám, že jsem uspěla. Nejhorším okamžikem pro mne asi bylo, když jsme s vedoucím provozního pracoviště museli oznámit našim tranzitérům–přípravářům, že se jejich pracovní pozice ruší a zároveň informovat vozmistry o převzetí jejich práce.

Jste spokojená se svým pracovním zařazením nebo byste ráda zkusila něco jiného?

Práce komandující je velice pestrá a asi bych v tuto chvíli neměnila. Možná je to i tím, že v rámci provozního pracoviště vykonávám řadu dalších činností, při kterých mohu uplatnit i svoji znalost anglického jazyka nebo řidičský průkaz. A práce s lidmi mě baví. Komandující dělám 5 let a za tu dobu jsem se naučila hledat kompromisy, vycházet lidem vstříc tam, kde je to možné, a také určitému nadhledu.

Text: Věra Drncová
Michal Roh
Foto: Michal Roh

Členství ČD Cargo v zájmových organizacích (5)

CCTT

V dnešním díle si představíme mladou organizaci mající na starost rozvoj naopak velmi starého železničního spojení. Jde o Koordinační výbor pro transsibiřské přepravy (s anglickou zkratkou CCTT). Mezinárodní asociace je jako nezisková organizace registrována ve Švýcarsku (kanton St. Gallen) od února 1997.

Zakládajícími členy byly Ruské železnice RŽD, Německé železnice DB, Evropsko-transsibiřská asociace operátorů (GETO) a Korejská mezinárodní asociace speditérů (KIFFA). V současné době má CCTT 100 členů z 25 zemí zahrnujících významné železniční dopravce z Evropy i Asie, klíčové speditéry, představitele přístavů, státních organizací i obcí, telekomunikací, marketingových či bezpečnostních společností.

V téměř dvacetileté historii si CCTT vydobyl vysoké mezinárodní postavení jakožto efektivní mezinárodní platforma/fórum pro vytváření kontaktů a spolupráci mezi všemi účastníky transsibiřských přeprav. Výbor spolupracuje i s ostatními mezinárodními organizacemi, jako jsou OSŽD, UIC, UNECE či CIT. Předsedou organizace je prezident Ruských železnic, třemi zástupci pak představitelé spedičních asociací. Výkonnou složku představuje Sekretariát, kde generálním sekretářem je pan Gennady Bessonov.

S výstavbou železniční tratě dlouhé 7 tisíc kilometrů se začalo v květnu 1891 a k plnému zprovoznění došlo v říjnu 1916. Od té doby spojení doznalo značných změn – došlo k plné elektrifikaci zakončené v roce 2002 a k odstranění všech jednokolejných úseků. V současné době spojení dosahuje délky 9 298,2 km a prochází přes 87 měst a 14 regionálních center. Transsibiřská magistrála dnes přestavuje spolehlivé páteřní spojení mezi Evropou a Asií. Osobní vlak překoná vzdálenost z Moskvy do Vladivostoku za 6 dní a dvě hodiny při průměrné rychlosti 64 km/h. Běžná rychlost kontejnerových vlaků na síti RŽD je 1 050 km za den, v Kazachstánu se tato rychlost blíží hranici 1 000 km za den.

Roční přepravní potenciál Transsibu, jak se tomuto spojení zkráceně říká, je v současnosti 100 milionů tun zboží s tranzitem 250 000 – 300 000 TEU. V dlouhodobé perspektivě se počítá až s 1 milionem TEU za rok.

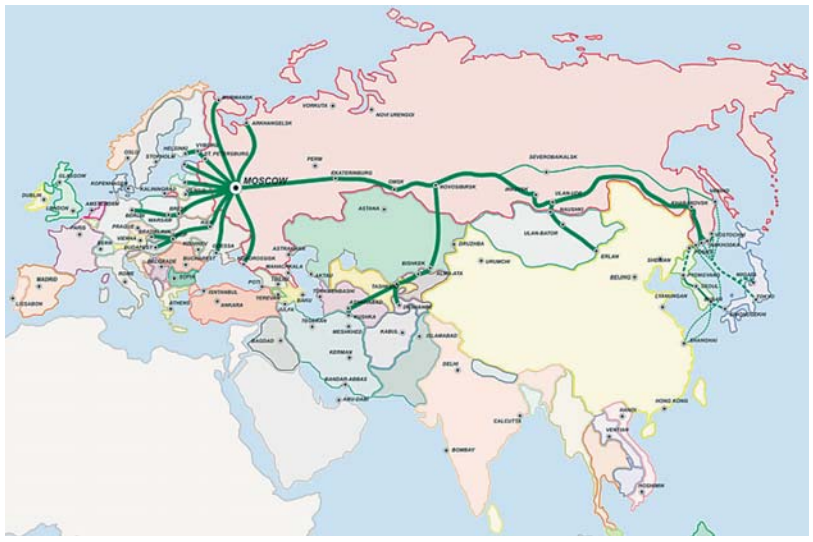
V roce 2014 bylo mezi Evropou a Asií v obou směrech přepraveno 9,327 mil. TEU. V porovnání s rokem 2013 došlo k 9% nárůstu. Tento údaj potvrzuje dlouhodobý růst, pro ilustraci v roce 2011 bylo přepraveno 7,805 mil. TEU.

Železniční podniky se snaží na tento vývoj reagovat a část euroasijských přeprav získat na koleje. Konkurenční výhodou železnice je téměř poloviční čas dodání (18 až 28 dní) a nevýhodou o 50 – 100 % vyšší cena.

Při zachování současného růstu se v roce 2020 očekává celková výměna zboží ve výši 14,385 mil. TEU s železničním podílem ve výši 8,7 %.

Z výše uvedeného je zřejmé, že rozvoj euroasijských přeprav skýtá velký potenciál. Účast na plenárních zasedáních organizovaných CCTT představuje pro manažery ČD Cargo výbornou příležitost pro prezentaci naší firmy. Na programu každoročních jednání jsou i výměny zkušeností, při kterých dochází k upevňování stávajících a vytváření nových obchodních kontaktů.

Michal Vítěz



Lokomotivy řady 363.5 ČD Cargo dobývají Rumunsko

21. říjen 2015 lze hodnotit jako přelomový. V tento den se lokomotiva 363.528 vydala na cca 770 km dlouhou cestu z Nymburka do rumunského Curtici.

Ucelený vlak přepravoval automobily Škoda z Mladé Boleslavi do distribučního skladu společnosti Lagermax v Curtici. Dříve byly automobily do této destinace přepravovány ve skupinách vozů, později tyto přepravy přešly na silnici.

Mimo území České republiky zajišťuje ČD Cargo přepravy ve spolupráci s dceřinou společností v Bratislavě a dopravcem Prvá slovenská železničná (PSŽ). Snímek zachycuje první vlak při průjezdu slovensko-maďarskou pohraniční přechodovou stanicí Szob.

Již v minulosti interoperabilní lokomotivy této řady zajížděly do Maďarska, kde zajišťovaly přepravy železné rudy z Omarské a několikrát se objevily i v maďarsko-slovinské pohraniční přechodové stanici Hodoš, ze které odjížděly v čele vlaků s ocelovými plechy.

Text: Michal Roh
Foto: Peter Melicher

Přepravy mletého vápence do Záhoří u Písku

V loňském roce byly zahájeny nové železniční přepravy mletého vápence pro vápnění jihočeských polí, především v okolí Písku.

Vápnění zemědělské půdy je velmi důležitá činnost, nezbytně nutná pro udržení kvality půdy. Vápnění se příznivě projevuje na výnosu obilnin, především jarního ječmene, žita a ovsa a také na výnosu jednoletých pícnin. Vápník je nepostradatelnou složkou rostlinných a živočišných organismů a v rostlinné výrobě plní agronomicky a ekologicky důležité funkce. Vápnění upravuje nepříznivou půdní reakci na požadované rozmezí pH a celkově upravuje aciditní poměry v půdě. Spolurozhoduje o dostupnosti a úrovni využití dalších živin rostlinami, zejména zvyšuje přijatelnost fosforu z půdy i dodaných hnojiv. Vápnění dále zlepšuje půdní strukturu, fyzikální vlastnosti půdy, tedy zakořeňování rostlin, podporuje tvorbu účinného humusu, zlepšuje biologickou aktivitu a podporuje biologickou fixaci dusíku hlízkovými bakteriemi. Vápnění a alkalizace prostředí posilují hygienickou funkci půdy, a ztěžuje přijatelnost rostlinami různých toxických prvků, například kadmia. Vápník je proto nezbytný pro růst, vývoj a dobrý zdravotní stav rostlin.

Posun v Záhoří 2. října 2015 **Foto: Antonín Němeček**

Jak je vidět z tohoto odborného popisu, je vápnění půdy nutné věnovat velkou pozornost. Jedná se o poměrně komplikovaný zásah do půdy, který vyžaduje přesnou znalost jejího složení a vlastností, v kombinaci s pěstovanými plodinami a nejde tedy o univerzální postup používaný v zemědělství. Proto se vápnění provádí jen v některých regionech a jen v některých obdobích.

Tak tomu je v posledních letech na Písecku, kam začalo být naváženo vápno (resp. mletý vápenec) z Vápenky Čertovy schody v Berouně (VČS). Z technologických a obchodních důvodu byla zvolena železniční přeprava nádržkovými vozy řady Uacs vlastníka VČS do vhodné železniční stanice v cílovém regionu. Tam jsou vozy odstaveny a jejich náklad je postupně přečerpáván do silničních autocisteren (autosil), kterými je převážen na místa vápnění. Ve spolupráci obchodního úseku a PJ České Budějovice bylo jako nejvhodnější stanice vybráno Záhoří (u Písku), kam jsou zásilky z Berouna, zpravidla po pěti železničních vozech, naváženy operativně zaváděnými obsluhami z Písku. Tento model, založený na propojení výhod železniční (efektivní přeprava většího objemu zboží) a silniční dopravy (efektivní rozvozy v rámci tzv. poslední míle), umožňuje konkurovat přímé silniční dopravě i na takto relativně krátkou vzdálenost a dovoluje i výrobci reagovat na krátkodobé výkyvy spotřeby u konečných odběratelů. V roce 2014 tak bylo přepraveno zhruba 3 500 tun mletého vápence a za letošní rok je očekáván již zhruba dvojnásobný objem.

Obsluha Záhoří, přivážející mletý vápenec, projíždí 6. srpna 2015 stanicí Písek **Foto: Martin Boháč**

Text: Martin Boháč

Železniční tratě, kde vládne jen nákladní doprava (36)

Trutnov-Poříčí – Královec

Trať vznikla na základě koncese z roku 1865, kterou obdržela společnost Jiho-severoněmecké spojovací dráhy (SNDVB).

Tato železniční společnost patřila mezi nejstarší v českých zemích, neboť své podnikání zahájila již v roce 1855. Její název je ale poněkud zavádějící a zřejmě je poplatný době vyhroceného nacionalismu, jelikož páteřní trať společnosti vedla z Pardubic do Liberce (známá též pod „obchodním" názvem Pardubicko-liberecká dráha). Teprve o mnoho let později po rozšíření aktivit společnosti skrze dceřinou Rakouskou severozápadní dráhu (ÖNWB), kdy bylo dosaženo přímého spojení Děčína a Vídně přes Kolín a Jihlavu, lze o určitém náznaku spojení jihu a severu Německa hovořit.

Ale zpět k mateřské SNDVB. Ta po dobudování zmíněné Pardubicko-liberecké dráhy v trase Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř – Stará Paka – Turnov – Liberec s odbočkou Jaroměř – – Malé Svatoňovice k tamním černouhelným dolům začala plánovat další expanzi a zejména propojení s tehdejším pruským Slezskem. V srpnu roku 1865 obdržela licenci na stavbu tratě Schwadonitz – Königshan (dnes Malé Svatoňovice – Lubawka), kterou neprodleně zahájila. Stavbu přerušila takzvaná prusko-rakouská válka v roce 1866, ale po jejím skončení byla podepsána série mezistátních dohod mezi oběma státy a ve stavbě se mohlo pokračovat. Provoz na celém úseku Malé Svatoňovice – Königshan (Královec) – – Liebau (Lubawka) byl zahájen 1. srpna 1868 (podle jiných zdrojů byl toho dne ale zahájen provoz pouze do Königshanu a přes tehdejší rakousko-německou hranici zde první vlaky přejely až o rok později). 29. října 1870 byla postavena spojka Poříčí (u Trutnova) – – Trutnov. V roce 1882 byla z Královce postavena krátká místní dráha do Žacléře, provozovaná až do roku 1886 Rakouskou společností místních drah (ÖLEG). V tomto roce provoz převzala SNDVB, ale majitelem zůstala až do svého zestátnění v roce 1894 ÖLEG.

První podoba obnovené přeshraniční dopravy uhelných kalů, s lokomotivami PKP Cargo 21. 5. 2013 nedaleko státní hranice

Dráha měla vždy význam především v nákladní dopravě, a to zejména díky přepravě černého uhlí, těženého a zpracovávaného na obou stranách hranice. Ala ani mezistátní osobní doprava zde nebývala úplně zanedbatelná a například jízdní řád z roku 1914 zde uvádí sedm dvojic osobních vlaků vedených do a ze stanice Liebau (Schles.). Ty byly ve většině případů trasovány až do Josefova-Jaroměře; pouze noční dvojice smíšených vlaků G469/G374 byla vedena jen v úseku Liebau (Schles.) – Parschnitz (dnes Trutnov-Poříčí). Zřejmě tudy ale nikdy nebyl veden žádný dálkový rychlíkový spoj. Po první světové válce a vzniku Československa se charakter provozu výrazně nezměnil. Jedinou zásadní změnou byla elektrizace tratě Ruhbank (dnes Sędzisław) – Landeshut (Kamienna Góra) – Liebau (Schles.) (Lubawka) v rámci programu elektrizace německých podkrkonošských tratí systémem 15 kV/16 2/3 Hz. Tento program byl zahájen ještě před vypuknutím první světové války. Elektrický provoz do Liebau (Schles.) byl zahájen 17. srpna 1921 a trval až do roku 1945, kdy se mu stalo osudným ukončení 2. světové války a změny státoprávních poměrů ve Slezsku.

Po roce 1936 zdejší nákladní doprava ožila přepravami stavebních a konstrukčních materiálů a později též výzbroje pro budované československé pohraniční opevnění, zejména pro dělostřeleckou tvrz největšího typu, která byla budována v lokalitě Stachelberg nad Žacléřem. Tyto přepravy utichly v roce 1938 v souvislosti s přijetím tzv. Mnichovské dohody, kdy byla zdejší oblast i s celou tratí Poříčí – Königshan st. hr. předána Německu. Poté převzaly provoz na trati DR, které tento úsek ve svém jízdním řádu zahrnuly do poměrně velkorysé a komplikované tabulky 155f „Hohenelbe – Pelsdorf/Freiheit-Johannisbad – Trautenau/Schatzlar – Königshan – Liebau (Schles.) – Ruhbank", tedy v dnešních názvech „Vrchlabí – Kunčice nad Labem/Svoboda nad Úpou – Trutnov/Žacléř – – Královec – Lubavka – Sędzisław". Je zajímavé, že v roce 1940 byly dokonce v celé trase z Vrchlabí do Ruhbanku některé vlaky opravdu zavedeny, konkrétně to tehdy byla dvojice vlaků 3330/3331, doplňovaná dvojicí vlaků 3312/3313 Vrchlabí – Landeshut. Otázkou je, v jaké trakci bývaly tyto vlaky vedeny, neboť v Liebau (Schles.) mají zpravidla uveden pobyt mezi šesti až devíti minutami, ale např. vlak 3330 jen minuty dvě, které nejspíše na přepřah elektrické a parní lokomotivy nemohly stačit. V téže době DR plánovaly i elektrizaci tratě Liebau (Schles.) – Trutnov – – Svoboda nad Úpou, zřejmě pro zlepšení dostupnosti jižní části Krkonoš z německého vnitrozemí. Ale k realizaci těchto plánů ale již nedošlo.

O necelý rok později, 10. 3. 2014, přepravy převzal dopravce STK. Na snímku je jeho lokomotiva S200.303 zachycena v Královci s panoramatem Sněžky.

Manipulační vlak připravený k odjezdu do Trutnova 24. 7. 2012 **Foto: Antonín Němeček**

Po skončení války bylo území vráceno Československu a trať ČSD. Provoz se zde nesl především ve znamení přeprav uhlí ze Žacléře a Lampertic a též mezinárodní nákladní dopravy mezi Československem a Polskem, jehož součástí se po roce 1945 Slezsko stalo. Přepravy uhlí ze Žacléře a Lampertic utichly v roce 1992, ale ještě několik let poté pokračovaly přepravy kalů na zpracování v Lamperticích a odvozy s nimi smíchaného uhlí. Mezinárodní nákladní doprava, tvořená dvěma dvojicemi vlaků Pn 45040/41 a 45042/43 Trutnov – Lubawka, byla ukončena s koncem platnosti jízdního řádu 2000/2001. Při neexistenci pravidelné přeshraniční osobní dopravy byla trať v blízkosti státní hranice později dokonce fyzicky přerušena, nicméně pro svůj mezinárodní status nemohla být jednoduše zrušena.

V roce 2008 se v letní sezoně na trať vrátily příležitostné osobní vlaky, provozované firmou Viamont Regio (dnes GW Train Regio), které jsou v relaci Trutnov – Jelenia Góra provozovány dodnes. Na trati tak po celou dobu zůstaly pouze manipulační vlaky do Královce, jejichž hlavní zátěží je dřevo těžené v okolních horských lesích.

Zatím největší „období slávy" posledních let zažila trať mezi květnem 2013 a koncem roku 2014, kdy tudy byly téměř denně prováženy ucelené vlaky s uhelným kalem z Wałbrzychu do elektrárny Poříčí, přičemž jediná změna nastala v březnu 2014, kdy na polské straně došlo k výměně dopravce PKP Cargo za dopravce STK, a do Královce tak zřejmě úplně poprvé v historii začaly s nákladními vlaky přijíždět lokomotivy nestátního dopravce.

Martin Boháč

Rozvoj osobnosti – Prezentace (8)

Tento příspěvek vám pomůže k tomu, aby se vám neorosilo čelo a nerozklepala kolena při větě: „Tak to, prosím tě, odprezentuj ty." Jistě, někdo je od přírody extrovert, má charisma a zapůsobí na libovolný počet lidí. Ale každý, opravdu každý se může naučit určité osvědčené postupy a odvést stejně dobrou práci.

Díky tomuto článku se naučíte několik základních pravidel, která, když je budete používat, zajistí, že se budete cítit sebevědoměji. Posluchači to velmi brzy poznají, budou se cítit komfortně, stejně jako vy. Pojďme se podívat, jak na to.

1. pravidlo: Cíl

Stanovte si jasný cíl prezentace. Chcete motivovat? Chcete je přimět k akci? Chcete informovat? Chcete, aby na konci padlo rozhodnutí? Ujasněte si také, jaká je vaše představa o tom, co by si měl posluchač z prezentace odnést – co by si měl vlastně myslet? A jak se na konci prezentace bude posluchač cítit?

2. pravidlo: 10–20–30

Držte se pravidla 10 slidů, 20 minut a velikost písma 30 bodů.

3. pravidlo: Logika

Postupujte od známého k novému, od celku k detailu, od problému k řešení. A neskákejte po časové ose, postupujte po ní tak, jak jde čas.

4. pravidlo: Vědět proč

Pro posluchače je zásadní vědět, proč mají vaši prezentaci poslouchat, proč jí mají věnovat pozornost. Řekněte jim to.

5. pravidlo: Buďte to vy, koho sledují

Nezapomeňte na to, že člověk nezvládá zároveň poslouchat a zároveň si číst. Když zahltíte prezentaci mnoha slovy a daty, budou posluchači pozorně číst informace na slidech a na vás zapomenou. A to nechcete.

Jak zajistit, aby posluchači udrželi pozornost a nezívali nudou?

6. pravidlo: Účast posluchačů

Vtáhněte je do prezentace. Ptejte se! A dejte posluchačům prostor na to, aby se ptali i oni. Připravte se na to, že posluchači mohou být pasivní, nebo alespoň ze začátku, než přijdou o ostych. Zkuste si to nebrat osobně a nenechte se tím zviklat. Pokračujte dál v prezentaci. Můžete se také zeptat, jestli nepotřebují na 5 minut pauzu. Mezitím vyvětrejte místnost, protáhněte se. Ideální je, když se rozpohybují i posluchači. Na internetu najdete různé tipy na krátké aktivity, které je rozpohybují.

7. pravidlo: Gesta

Pozornost posluchačů zajistíte také používáním gest. Ideální jsou gesta výrazná a gesta otevřená. Zapomeňte na založené ruce, nebo žmoulání kapesníku v kapse, naopak rukama pohybujte, dělejte větší, otevřené pohyby směrem od těla.

8. pravidlo: Oční kontakt

Udržujte oční kontakt. A usmívejte se.

9. pravidlo: Buďte slyšet

Výrazně artikulujte. Pracujte také s intenzitou hlasu, přidávejte a ubírejte na hlasitosti. Na rozmluvení můžete například na toaletě vyslovovat toto nesmyslné slovo: ouvex. Sice postrádá obsahový význam, ale má neocenitelný přínos pro hlasivky a uvolnění čelisti. Přehánějte výslovnost při tom, co opakovaně říkáte ouvex, ouvex, ouvex…

10. pravidlo: Nezapomeňte dýchat! A najděte si čas pro sebe.

Když potřebujete čas pro sebe (například proto, že se potřebujete uklidnit, zhluboka se nadechnout, rozmyslet si odpověď na otázku posluchače), napijte se. I kdybyste neměli žízeň. Pití během prezentace po malých douškách je skvělé i pro osvěžení patra a hlasivek. Skvělé je ke sklence dojít, díky tomu se vám rozpohybuje krev, okysličí mozek a navíc získáte čas pro sebe.

Na prezentaci se můžete připravit už doma. Požádejte nezaujatou osobu, aby si vaši prezentaci poslechla a dala vám k ní zpětnou vazbu. Někdy pomůže jako posluchač i domácí mazlíček, sice se nedočkáte zpětné vazby, ale natrénujete si mluvu, artikulaci, gesta. Vzpomínáte si, že jste se naučili nejvíce, když jste danou látku někomu vysvětlovali? I v tomto případě je skvělé na někom takto trénovat.

Pokud pořádáte akci, na které bude více přednášejících, a kdy tedy hrozí, že pozornost posluchačů bude klesat s přibývajícími minutami a počtem prezentací, zvažte formát Pecha Kucha. O co jde? O dodržení pravidla, kdy každý z přednášejících má 6 minut a 40 sekund, během nichž může předvést 20 obrázků, přitom každý z nich může komentovat po dobu 20 sekund.

Přeji vám, abyste se s každou další prezentací zlepšovali a zároveň se cítili přirozeně a v pohodě.

Jana Nováková

Výměna zaměstnaneckých In Karet

Jak jsme již informovali naše zaměstnance, společnost ČD Cargo, a.s., obdržela z gestorského útvaru oblasti zaměstnaneckých jízdních výhod – odboru personálního GŘ 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.

Pro výměnu je stanoven přesný časový harmonogram. Pro společnost ČD Cargo bylo stanoveno období od 1. do 31. října 2015. Jedná se o hlavní termín, který není definitivní, doporučuji všem zaměstnancům zajištění výměny nejpozději do 31. 12. 2015. Držitelům propadlých karet, kteří se nezúčastní výměny ve stanoveném termínu, budou In Karty zablokovány nejpozději k 30. 6. 2016, není možno vyloučit dřívější termín blokace.

K uvedené problematice vyšlo opatření ředitele odboru lidských zdrojů č. 20/2015, které je zveřejněno v prostředí Portálu ČD Cargo, v prostoru platných interních norem na adrese v části PER-personální/Opatření ředitele odboru lidských zdrojů/ROK 2015.

O výměnu karty žádá zaměstnanec jen na personálním pracovišti. Rodinný příslušník zaměstnance má při výměně In Karty na výběr – může za něj o výměnu požádat zaměstnanec na personálním pracovišti, anebo si vše může vyřídit sám na pokladně ČD.

V případě, že se rodinný příslušník rozhodne k výměně In Karty přímo na pokladně ČD, musí vyplnit stanovený tiskopis (lze ho vyplnit dopředu – je přílohou výše uvedeného opatření). K žádosti se z důvodu aktualizace vyžaduje barevná fotografie, která odpovídá aktuální podobě žadatele (rozměry 35 x 45 mm, čelní pohled s neutrálním pozadím, tzv. „průkazková fotografie"). Na zadní stranu fotografie se vepíše příjmení, jméno a datum narození. Využití digitální fotografie není možné. Za výdej In Karty je stanoven poplatek ve výši 100,- Kč/ks. Rodinný příslušník si může vybrat, do které pokladny ČD chce novou In Kartu doručit k výdeji.

Pokud se o výměnu In Karty žádá na personálním pracovišti, žádné žádosti se nevyplňují, vše je zajištěno dokumenty zpracovanými v příslušných informačních systémech. Zaměstnanec může využít kterékoliv personální pracoviště společnosti, ovšem nová In Karta je vždy doručena na jeho příslušné personální pracoviště.

Ať se o výměnu In Karty žádá na pokladně ČD, nebo na personálním pracovišti ČD Cargo, vždy po podání žádosti obdrží žadatel doklad potvrzující převzetí žádosti o duplikát In Karty s uvedením předpokládané doby a místa výdeje duplikátu In Karty. Termíny pro výrobu nových In Karet jsou prodlouženy na 2 měsíce. Původní In Karta zůstává platná až do doby fyzické výměny za novou In Kartu. Při výdeji bude původní In Karta pro účely jízdních výhod zablokována a bude vydána nová In Karta s nahranými jízdními výhodami, včetně doplatku do 1. třídy vozové, bude možné ji začít hned používat. Původní In Karta se nevrací a zůstává držiteli.

Ve spolupráci s řediteli JOS byly zorganizovány „výjezdy" personalistek na regionální pracoviště JOS. O termínech a místech byli zaměstnanci informováni.

Internetový přístup pro držitele zaměstnaneckých In Karet

Touto cestou upozorňuji všechny držitele zaměstnaneckých In Karet na vhodnost a výhodnost využití internetových služeb a informací. Pro jejich využívání je nutné žadatelům o novou In Kartu též vydávat heslo. Hesla se vydávají, mění a ruší bezplatně jak na pokladní přepážce ČD, tak na personálním pracovišti ČD Cargo. Základní vygenerované heslo se vytiskne a předá žadateli, který si může heslo při vstupu na internetové stránky kdykoliv změnit.

V uživatelské sekci *moje.inkarta.cz* se přihlásíte zadáním typu a čísla In Karty (uvádějte celé 10místné číslo) a hesla. Je zde možné prohlížení údajů o vaší In Kartě, o zakoupených aplikacích, o historii transakcí s elektronickou peněženkou a je zde uveden i údaj o platnosti In Karty na Slovensku. Dále je zde možné In Kartu zablokovat při ztrátě nebo odcizení, změnit či zrušit heslo, doplňovat, měnit a mazat nepovinné kontaktní údaje a dát či odebrat souhlas se zasíláním informačních materiálů.

Po zvolení volby „Nároky na čerpání jízdních výhod" se vám zobrazí i velmi přehledné informace o aktuálních nárocích na zaměstnanecké zahraniční jízdní doklady a aktuální čerpání zahraničních jízdních dokladů (zaměstnanců i rodinných příslušníků).

Z mého pohledu je použití této uživatelské sekce velmi praktické a každému držiteli In Karty ho doporučuji.

Bc. Věra Drncová,
vedoucí oddělení
personálního O10

VZOR zaměstnanecké In Karty ČD s aplikací železniční průkazka s novým designem

Ocenění profesionality a vysokého pracovního nasazení

Asi ne každý čtenář Cargováku si uvědomuje, že naše akciová společnost má ve svém stavu i 34 osobních vozů, konkrétně 33 vozů řady Bc a jeden restaurační vůz, který bývá využíván např. při veletrhu Czech Raildays jako konferenční apod. Lehátkové vozy řady Bc jsou řazeny do vojenských vlaků, vlaků s radioaktivním zbožím nebo pronajímány pro různé nostalgické jízdy.

O všechny tyto vozy se v SOKV Ústí nad Labem stará elektromechanik Martin Březina. Za jeho obětavou práci mu v pondělí 9. listopadu 2015 poděkoval ředitel odboru oprav a údržby kolejových vozidel Ing. Zdeněk Štěpánek. Zároveň mu předal malý věcný dar. Byla to mimo jiné i reakce na děkovný dopis od Armády České republiky, konkrétně od plukovníka generálního štábu Ing. Martina Štochla, náčelníka odboru vojenské dopravy AČR. Ve dnech 12. – 15. října 2015 se pod záštitou Mnohonárodnostního centra pro koordinaci logistiky konalo v České republice setkání stálé skupiny partnerských logistických expertů členských států NATO a dalších partnerských zemí. Součástí této akce byla mimo jiné ukázka navádění a upevňování vojenské techniky na železniční vozy a také ukázka doprovodných osobních vozů ČD Cargo využívaných pro vojenské přepravy.

„Ke zdárnému průběhu jednání přispěl velkou měrou také Váš pracovník – – p. Březina, který se svým profesionálním přístupem staral o spolehlivý chod a technické zabezpečení osobních vozů," citujeme z dopisu plukovníka Štochla.

Martin Březina pracuje v SOKV Ústí nad Labem od 1. května 2008. Předtím pracoval u Českých drah, kde měl v depech Ústí nad Labem a později Děčín také na starosti osobní vozy, mimo jiné i jejich čistotu apod. *„Vystavení vozidel z depa na přepravu předchází jejich důkladná kontrola, včetně topné zkoušky, zásobení vodou, hygienickými potřebami a případně i dekami a dalším materiálem. Při návratu se navíc provádí vyčištění vozu. Každé předávky se zúčastní zástupci AČR,"* popisuje způsob práce s osobními vozy pan Březina a dodává: *„Když se vozy vydají na cestu, jsem zákazníkům nebo doprovodu zvláštních přeprav k dispozici téměř nonstop. Za roky své práce znám svěřené vozy téměř zpaměti. Vím, kam sáhnout, co se dá opravit takříkajíc na koleni nebo kdy vůz musí do opravny."*

Panu Březinovi právem patří dík nejen Armády České republiky, ale především naší společnosti – nejen za dobrou práci, ale také za propagaci značky ČD Cargo.

Text: Michal Roh
Foto: Michala Bílková

Letní návrat do Provence

V listopadu jsme zvyklí za oknem vídávat spíše mlhu a déšť. Při čtení cestopisu se však budete mít možnost vrátit o několik měsíců zpět a zavzpomínat na letošní horké léto. Zavítáme totiž do Provence.

Snad žádná jiná oblast Francie nepodněcuje představivost takovou měrou jako právě Provence. Ve zdejší krajině čerpali inspiraci věhlasní umělci a spisovatelé, jako např. Van Gogh, Picasso nebo Scott Fitzgerald. Provence je na západě ohraničena řekou Rhônou, na jihu Středozemním mořem, na severu okrajem olivových hájů a východní hranici tvoří masiv Alp, kterým prochází francouzsko-italská hranice. Tyto přírodní hranice obepínají krajinu roklí a kaňonů, camargueských slanisek, levandulových polí a sluncem zalitých pláží.

Oblast byla osídlena již od nepaměti, proto zde nalezneme tolik měst s památkami na římské období. Za všechny můžeme jmenovat třeba město Vaison-la-Romaine, kterému dominuje zřícenina hradu z 12. Století, nebo Orange s římským divadlem vybudovaným v 1. století našeho letopočtu. Římskými památkami se může pyšnit i město Arles, kde se mimo jiné nachází Constantinovy lázně ze 4. století nebo římský amfiteátr s 21 000 místy. Zde se v létě stále konají býčí zápasy. Město samotné je však známé především díky malíři Vincentu van Goghovi. Při procházce městem si nenechte ujít Espace Van Gogh – bývalou nemocnici, kde se malíř v roce 1899 léčil. Nyní je zde kulturní centrum věnované jeho životu a dílu. Můžete si zde také zakoupit průvodce, který vás provede po místech, kde malíř jednotlivé obrazy tvořil. Provence však inspirovala i další umělce, jako např. Paula Cézanna, jehož ateliér nalezneme v městečku Aix-en-Provence. A když už jsme u historických památek, tak město Avignon je jich plné. Nemám na mysli jen známý papežský palác a Pont St.-Bénézet, ale také řadu pozoruhodných kostelů (např. Notre-Dame-des-Doms s románskou kopulí), domy ze 17. a 18. století nebo systém městských hradeb.

Most Pont de l`Artuby nad kaňonem Verdon bývá častým námětem fotografů.

Jižně od již zmíněného Arles se nachází Camargue, 140 tisíc hektarů bažin, pastvin a slanisek, které tvoří deltu řeky Rhôny. S touto oblastí jsou spojena tři typická zvířata – černí býci, malí bílí camargueští koně a plameňáci, kterých tu žije mnoho druhů. Jen kousek odtud se nachází letovisko Stes-Maries-de-la-Mer, kde se můžeme osvěžit ve vlnách Středozemního moře. Velký význam pro oblast Camargue má sůl, která se tu získává již po staletí. Průmyslová těžba začala v 19. století, kdy byla také postavená těžařská obec Salin de Giraud. V jejím okolí se nachází mělké pánve, v nichž se postupně odpařuje mořská voda a zanechává po sobě krystalickou sůl. Když už jsme u přírody zdejší oblasti, tak se rozhodně musíme zmínit o dvou lokalitách, jejichž návštěvu nesmíte vynechat. Malebná středověká vesnička Fontaine-de-Vaucluse leží východně od Avignonu. Zdejší atmosféra učarovala dokonce i jednomu z nejslavnějších italských renesančních básníků, Francescu Petrarcovi. Největším lákadlem je pramen smaragdové řeky Sorgue. Smaragdové proto, že vodní pastináky zabarvují vodu do zelena. Řeka vyvěrá v hluboké jeskyni obklopené až 230 metrů vysokými skalami. Hloubka propasti je odhadována na více než 300 metrů, ale skutečná hodnota nebyla zatím nikdy naměřena (podobně jako u Hranické propasti). Cestou k prameni se nezapomeňte zastavit v ruční papírně. Druhou lokalitou, jejíž návštěva je nezapomenutelným zážitkem, je kaňon Verdon – jeden z nejhlubších kaňonů na světě. Je dlouhý okolo 21 km a v některých místech je až 700 metrů hluboký. Je ale zajímavé, že místy se zužuje na pouhých 6 metrů. Máte-li dostatek času, kaňon zpřístupňuje cca 14 km dlouhá stezka. Nádherné výhledy se však otevírají i mototuristům, např. od mostu Pont de l`Artuby.

Předloha, podle které Van Gogh namaloval obraz „Most v Langlois u Arles s pradlenami".

Plameňáci v rezervaci Camargue

Cca 40 km severně od kaňonu leží malé lázně Digne-les-Bains, známé např. z románu Viktora Huga Bídníci. Proslavené jsou také levandulovými slavnostmi, které se zde konají vždy na začátku srpna. Digne je také konečnou stanicí pro vlaky Train des Pignes z Nice. S historií i současností této tratě se seznámíme v dalším čísle.

Text a foto: Michal Roh

SpeedCHAIN 2015

Ve dnech 4. – 5. listopadu 2015 se konal jubilejní 10. ročník mezinárodní logistické konference SpeedChain. Pořadatelé konference, soukromá vzdělávací a poradenská společnost Reliant, s.r.o., spolu s Českou logistickou asociací a Vysokou školou ekonomickou v Praze jí letos dali do vínku motto: Logistika – transparentnost a flexibilita.

Konference, která je významnou odbornou a společenskou událostí, byla stejně jako v posledních letech zasazena do exkluzivních prostor Břevnovského kláštera. Konference SpeedCHAIN 2015 tradičně nabídla všem účastníkům nejen celou řadu elitních českých i zahraničních speakerů, ale také široký výběr z aktuálních odborných témat věnovaných jednotlivým segmentům moderních logistických řetězců, exkluzivní prezentace unikátních případových studií, atraktivní prostor pro navázání nových kontaktů a bohatý společenský program.

Dvoudenní koncept konference zahrnuje již tradičně první, hlavní konferenční den a druhý, věnovaný odborné exkurzi do některého z výrobních podniků. Nejinak tomu bylo i letos. Společný dopolední program prvního dne konference s podtitulem „Logistika a společnost" byl věnován obecným ekonomickým tématům a moderním logistickým a inovačním směrům. Z tohoto bloku je nutné vyzdvihnout prezentaci náměstka ministra dopravy České republiky Ladislava Němce na téma „Možnosti nákladní železniční dopravy v rámci logistického řetězce". Neméně zajímavá byla analýza aktuálního stavu a výhledu české ekonomiky v následujícím období z pohledu České národní banky prezentované členem bankovní rady Jiřím Rusnokem. Dopolední program pak zakončila panelová diskuze.

Odpolední část byla rozdělena do čtyř sekcí a zahrnovala širokou paletu témat z oblasti logistiky. V tematickém bloku zaměřeném na ekotrendy v dopravě a logistice zazněla i prezentace věnovaná expanzi ČD Cargo do zahraničí, kterou přednesl specialista odboru podpory prodeje Martin Boháč. ČD Cargo dlouhodobě podporuje tuto významnou konferenci a i letos bylo jedním z hlavních partnerů. Odbornou část konference zakončil logistický hydepark, ve kterém Jakub Železný přivzal k debatě významné osobnosti české logistiky.

Bohatý byl i program společenské části konference, který otevřelo vystoupení přední české sopranistky Pavlíny Senić v bazilice Svaté Markéty. Tradiční společenský večer se nesl opět v duchu neformálního V.I.P. Logistic Rendezvous a byl doprovázen bohatým rautem, společenským programem a příjemnou atmosférou v historických prostorách Břevnovského kláštera. Přítomnost více než 500 odborníků z oboru logistiky představovala ideální příležitost pro navázání cenných kontaktů.

V průběhu večera došlo k vyhlášení prestižního ocenění „GRYF 2015 Supply Chain Award" pro logistickou osobnost roku, Obalový institut SYBA dále předal i ocenění „Cena předsedkyně poroty obalu roku" a nakonec došlo k předání certifikátů ECBL a předání ocenění „Logistický Projekt roku" Českou logistickou asociací. Společenským večerem slovem i zpěvem provázel Petr Vondráček se svojí skupinou Lokomotiva.

Celý program zakončila druhý konferenční den exkurze do kolínské TPCA (joint venture PSA a Toyoty) a GEFCO ČESKÁ REPUBLIKA. Účastníci navštívili a shlédli výrobu vozů Citroën C1, Toyota Aygo a Peugeot 108, následně jejich logistiku a postprodukční operace na centru logistiky hotových vozů v GEFCO ČESKÁ REPUBLIKA v Ovčárech u Kolína.

Rostislav Horák
Zdeněk Šiler

Foto měsíce

Tajuplný snímek **Bronislava Kuriala** nás v listopadové rubrice foto měsíce zavedl do dopravny Poštorná ležící na trati z Břeclavi do Lednice. Pravidelná nákladní doprava zde není provozována, ale fasáda staniční budovy z obkladaček nás upozorňuje na to, že v minulosti byly zdejší keramické závody významným zákazníkem železnice.

Vydavatel: ČD Cargo, a. s. Redakční tým: Michal Roh, Michala Bílková, Martin Boháč, Petra Čermáková, Hana Zdechovanová, Zdeněk Šiler, Kamila Chovancová a Věra Drncová.
Tisk, sazba a grafická úprava: DTP Futura, s.r.o., **Adresa redakce:** Redakce Cargováku ČD Cargo, a. s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 Holešovice
e-mail: cargovak@cdcargo.cz, **www.cdcargo.cz,** Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 19835.